

Středoškolská odborná činnost

SOČ

Číslo oboru: 09

Název oboru: Strojírenství, hutnictví, doprava a průmyslový design

Název práce: Motocyklová značka Ducati a její působení ve WSBK a Grand Prix

Jména autorů: Josef Valihrach a Tomáš Nevídal

Ročník studia: VI. ročník víceletého gymnázia

Škola: Městské víceleté gymnázium
Vinařská 29
Klobouky u Brna
okres Břeclav
691 72

Místa zpracování: Krumvíř, Borkovany

Jména konzultantů: Jiří Trčka, Mgr. Renata Pilařová

Práci zadala: Mgr. Renata Pilařová



Prohlašujeme, že jsme na uvedeném tématu spolupracovali samostatně a použili uvedenou literaturu.

Josef Valihrach a Tomáš Nevídal



Především bychom chtěli poděkovat panu Jiřímu Trčkovi z týmu JTR Corse za jeho ochotu a trpělivost, společnosti Dmoto za umožnění sběru informací přímo z chodu prodejny a jejich doprovodných akcích. Dále bychom chtěli poděkovat panu Jakubovi Smržovi, který velmi rychle vyřídil naši prosbu Markovi Paulíčkoví a za všechny informace, které nám umožnily realizovat tuhle práci. V neposlední řadě děkujeme našim pedagogům, konkrétně paní Mgr. Renatě Pilařové a Bc. Blance Chytilové. Také děkujem všem ostatním, bez nichž by tato práce vznikala mnohem obtížněji.

OBSAH

I. Titulní list.....	1
II. Prohlášení.....	2
III. Poděkování.....	3
IV. Obsah.....	4-6
V. Metodika.....	7-8
VI. Úvod.....	9
VII. Historie značky Ducati:	
1) Vznik a první kroky firmy.....	10
2) Příchod Fabia Taglioniho a první závodní úspěchy.....	11
3) Vstup do Ameriky a hledání správné motocyklové konstrukce.....	11-12
4) Vznik desmodromického rozvodu a zánik jednoválců.....	12-13
5) Počátek éry vidlicových dvouválců.....	13-14
6) Éra rozvoje.....	14-15
7) Vítězství na Tourist Trophy a vývoj nových závodních strojů.....	15
8) Příchod Cagivy a model Paso.....	16-17
9) Vodou chlazené čtyřventily a nadvláda Ducati ve WSBK.....	17-18
10) Éra Monsterů a prodej Ducati americkým investorům.....	18-19
11) Vstup do nového milénia.....	19-21
VIII. Působení Ducati ve WSBK:	
1) O vzniku a vývoji WSBK.....	22
2) 1988.....	22-23
3) 1989.....	23
4) 1990.....	24

5) 1991.....	24-25
6) 1992.....	25-26
7) 1993.....	26-28
8) 1994.....	28-30
9) 1995.....	30-32
10) 1996.....	32-34
11) 1997.....	34-36
12) 1998.....	36-37
13) 1999.....	38-39
14) 2000.....	39-40
15) 2001.....	41-43
16) 2002.....	43-45
17) 2003.....	45-47
18) 2004.....	47-49
19) 2005.....	49-51
20) 2006.....	51-51
21) Ducati poprvé na fráze.....	52-53

IX. Osobnosti a jezdci Ducati:

1) Bratři Ducatiové.....	54
2) Fabio Taglioni.....	55
3) Massimo Tamburini.....	55-56
4) Paul Smart.....	56-57
5) Raymond Roche.....	57
6) Doug Polen.....	57-58
7) Carl Fogarty.....	58-59
8) John Kocinski.....	59-60
9) Neil Hodgson.....	60
10) James Toseland.....	61
11) Loris Capirossi.....	61-63
12) Jiří Mrkývka.....	63-65
13) Jiří Trčka.....	65-66

X. Návštěva týmu JTR Corse.....	67-68
XI. Návštěva firmy Dmoto.....	69-70
XII. Ducati Desmosedici a Jakub Smrž.....	71-72
XIII. Rozhovor s Jiřím Trčkou.....	73-76
XIV. Závěr.....	77
XV. Seznam použité literatury.....	78
XIV. Přílohy.....	79-113

Metodika

Nápad napsat středoškolskou odbornou činnost týkající se motocyklové značky Ducati se zrodil velice spontánně ve čtvrtek 24.9.2005. Paní Mgr. Renata Pilařová nás dříve obecně seznámila s okolnostmi této činnosti a snažila se nás pro ni nadchnout, což se jí také povedlo, nicméně do této doby jsme nemohli přijít na téma, které by nás opravdu motivovalo věnovat se práci naplno a které by nás také bavilo. Onoho dne jsme během školní přestávky běžně mluvili o věcech, co nás baví, a mě se na lavici krčilo nejmenované motocyklové periodikum s článkem o legendární řadě modelů Ducati 916, 996, 998. Tomáš náhle navrhnul, co kdyby se naše práce týkala obdobného tématu a já okamžitě souhlasil. Nevím, jak jsme při vybírání témat na naší práci mohli tohle opomenout, jen málo věcí, o které se zajímáme, nám zabere podobnou část z našeho volného času. Toho dne jsme ve škole nemysleli na nic jiného a v hlavách se nám objevovala řada nápadů na realizaci práce. Štěstí nám přálo, hned následující den na Masarykově okruhu v Brně začínal poslední závodní víkend seriálu Alpe Adria Cup, v němž je zapojeno také Mezinárodní mistrovství české republiky. Takovou příležitost jsme nemohli promarnit, a tak jsme se hned brzo ráno vydali bez jakýchkoliv přesnějších plánů směrem k brněnskému okruhu. Naším cílem bylo navázat kontakt s českými závodníky používajícími stroje Ducati a pokusit se sehnat co nejvíce materiálů pro naši práci. Štěstí nám opět ukázalo svou přívětivější tvář a podařilo se nám strávit den v závodním týmu JTR Corse Racing pana Jiřího Trčky, mistra ČR roku 2002 v kategorii Superbike a účastníka několika závodů mistrovství světa superbiků. Díky obrovské ochotě pana Trčky jsme toho dne zajistili mnoho materiálů pro naši práci a byl to také počátek naší další spolupráce. V dnešní době je pan Trčka naším odborným konzultantem a my jsme na to patřičně hrdí.

Následovalo dlouhé období shánění dalších podkladů, práce na různých místech a konzultace s panem Trčkou. Další „výjezd do terénu“ se odehrál 7.12.2005, kdy se v brněnském knihkupectví Jiří Šedivý křtila nová kniha našeho mezinárodně uznávaného fotografa silničních motocyklových závodů, pana Vladimíra Rejdy. Nakonec se mi povedlo na tuto akci, kde se nacházeli čeští přední závodníci, dostat a měl jsem příležitost krátce pohovořit s naším závodníkem dlouhodobě používajícím stroje Ducati ve WSBK - Jiřím Mrkývkou, což naší práci přineslo další užitečné rozhledy.

Dne 1.2.2006 jsem také zavítal do brněnského zastoupení Ducati firmy Dmoto. Zde jsem poznal chod úspěšného prodejce této exkluzivní značky, nasbíral podklady pro naši práci a přijal pozvání na seminář konající se zde 8.2.2006, který mi nabídl pohled ještě hlouběji do chodu firmy a nastínil mi, jaké akce se zde odehrávají. Dalšího dne jsem zavolal do nakladatelství Grada Publishing, a.s. ohledně možnosti využití materiálů obsažených v Publikaci Superbike Jiřího Wohlmutha. Bylo mi mile vyhověno a dokonce nám byly zaslány materiály ve využitelnější podobě. Několik dní na to se nám ozvalo publicistické oddělení Ducati Motor Holding, Spa, které nám vyhovělo také. Posledním bodem, který se musel zařídit, bylo sehnání pár slov od našeho předního jezdce, Jakuba Smrže, který jako první Čech testoval speciál kategorie MotoGP a to právě Ducati Desmosedici. Kubu jsem sehnal doslova pár dní

před odevzdáním práce a rád mi vyhověl i přesto, že za pár dní měl absolvovat první závod sezóny ve španělském Jerezu. Kuba mě odkázal taky na svého dvorního fotografa Marka Paulíčka, se kterým jsem se dohodnul na využití jeho materiálů z Kubových testů, a když jsme spolu řešili tuhle otázku, rozvinuli jsme nakonec naši spolupráci a velká část našich fotek je prací pana Pavlíčka a jeho firmy MPA FOTO. Následně jsme se dostali ke kompletaci všech našich textů se sehnanými materiály a finálnímu grafickému sladění, které zabralo poměrně dlouhou dobu.



Úvod

Cílem této práce je přiblížit veřejnosti méně obvyklou a exkluzivní motocyklovou značku Ducati a sportovní úspěchy s ní spojené. Filozofií značky není vyrábět obrovské množství motocyklů pro každého, ale zaměřeni se na extrémně náročné jedince s velmi vyhraněným vkusem a značnými jezdeckými schopnostmi. Díky tomu není tato značka moc známá mezi běžnými uživateli, pro které je příliš ortodoxně sportovní a kvůli tomuto není tato problematika mezi motocyklovou veřejností moc rozšířena. Naším cílem tedy je objasnit speciální přístupy této značky a odlišnosti z nich vyplývající. Tato značka se vždy snažila přinést do svých strojů něco navíc oproti konkurenci - závodního ducha a vše s ním spojené, což nemusí každého napoprvé oslovit, a proto je vyhledávána vyzrálejšími uživateli, kteří postupně poznávají její kouzlo. Mnohdy je neznalými zpočátku s výsměchem zavrhována pro svou neobvyklost a zdánlivé nepřátelství k jezdcí, ale po určitých zkušenostech s ní a poznáním jejích tajů se vám odvděčí nezapomenutelnými jízdami zážitky a postupně se na ní stáváte závislími, což je pro okolí často nepochopitelné. Stáváte se podivínem, okolí Vás nechápe a vyhledáváte podobně „postižené“ lidi. My bychom fenomén těchto strojů chtěli uvést na pravou míru a nastínit lidem nezasaženým touto posedlostí to, co k tomu člověka vede. S tímto je úzce spojen předmět zájmu valné většiny fanoušků Ducati a to silniční motocyklové závody, které se v naší práci snažíme popsat a nahlédnout do jejich zákulisí. V první části naší práce se snažíme zevrubně přiblížit historii značky a popsat hlavní mezníky, na tuto část navazuje oddíl věnovaný působení značky ve světových šampionátech WSBK a MotoGP, který je dělen podle jednotlivých sezón a je v něm zahrnut i popis tehdy používané techniky. Pro rozšíření tohoto oddílu vznikla další sekce věnující se důležitým osobnostem, které se významně podílely na rozvoji a zviditelnění firmy, ať už se jedná o osobnosti z vedení firmy, či o slavné jezdce. Tato sekce je tříděna podle jejich doby působení a je doplněna o významné české zástupce, z nichž se valná většina podílela na naší práci a byla pro ni nedocenitelným přínosem. Dále zařazujeme naše poznatky o poznávání prostředí kolem značky Ducati. Vše doplňuje obsáhlá sekce příloh, která se snaží o věrné přiblížení uvedených textů. Práci uzavírá zhodnocení a závěr, ve kterém se snažíme o přiblížení přínosu práce jak pro čtenáře, tak pro nás. Jako sekundární účel naší práci můžeme brát její přínos pro lidi, kteří mají s Ducati něco společného. Již v počátcích naší spolupráce s nimi se začala rýsovat možnost následného využití částí naší práce pro jejich účely, s čímž jsme s radostí souhlasili. Budeme tak mít možnost se všem lidem, kteří nám umožnili vytvořit v práci v takovém rozsahu, která se dotýká zákulisí tématu nejtěsněji, jak je v našich podmínkách možné, revanšovat.

Historie značky Ducati

Vznik a první kroky firmy

Vznik této značky, dnes právem považované za exkluzivní, vypadal úplně jinak, než bychom čekali při pohledu na její současné produkty. Za zakladatele podniku Ducati je považován Adriano Ducati, jenž studoval fyziku a jehož největší zálibou byl obor výzkumu rádiových vln. Pro svůj objekt zájmu nadchnul i bratry Bruna a Marcella, se kterými roku 1926 založil *Societa Scientifica Radio Brevetti Ducati*. Firma se začala velice slibně rozvíjet a zanedlouho působila i na poli optiky, mechaniky a elektroniky. Podnik se začínal stávat vyhlášeným a neskutečně rychle rostoucím, ovšem přišla druhá světová válka, továrna byla obsazena Němci a ti většinu výrobního zařízení odeslali do srdce třetí říše. Navíc to málo, co zůstalo, bylo zničeno spojeneckým bombardováním. Tato souhra nešťastných událostí je paradoxně z dnešního pohledu považována za výtečný impuls ke změně zaměření podniku na jeho pozdější velice slavné působiště: výrobu motocyklů. Po válce italská vláda ve spojení s Vatikánem zajišťovala finance pro obnovu italského průmyslu, a tak firma roku 1948 opět ožívá pod názvem Ducati Meccanica. Bratři Ducatiové prokázali svůj velký obchodní cit tím, že začali firmu orientovat velice perspektivním a lukrativním směrem, jímž bylo podílet se na rozvoji motorizace válkou zničené Itálie. Hned v roce 1948 bratři zakoupili od firmy Siata hotový prototyp motocyklu Cucciolo. Itálie tehdy zoufale potřebovala nějaký extrémně levný, na údržbu a provoz nenáročný motorizovaný prostředek, který by byl přístupný pro válkou zubožené lidi. Právě Cucciolo (v italštině štěně) představoval nejideálnější možnost splnit tyto cíle. Šlo v podstatě o úplně obyčejné jízdní kolo s extrémně jednoduchým čtyřdobým závěsným motorem o obsahu 48 kubických centimetrů a dvoustupňovou převodovkou. Tento motor měl podle dnešních měřítek naprosto směšný výkon přesně jedné koňské síly, přesto s ním v Itálii padlo mnoho rekordů a bylo s ním vyhráno mnoho tehdejších závodů. Firma po obrovském komerčním úspěchu zaměstnala konstruktéra Giovanniho Fioria a vyvinula roku 1950 svůj první skutečný motocykl: model 60 Sport, jenž stále zastával filozofii maximálně jednoduchého a nenáročného motocyklu. Šlo o jednoválec s rozvodovou tyčí, na nějž navázal roku 1953 model 98 Sport, ten naznačoval příklon firmy k sportovnějším koncepcím.

Příchod Fabia Taglioniho a první závodní úspěchy

V této době se ředitel firmy Giuseppe Montano začíná zajímat o možnost zviditelnění svých produktů na sportovním poli. Nejvhodněji se mu jevila příležitost vyhrát v prestižním závodě Giro d'Italia, a tak do firmy přivedl v roce 1955 vskutku legendárního konstruktéra Fabia Taglioniho (přezdívaného „dottore T“), jemuž věnujeme prostor v jiné části naší práce. Efekt se dostavil okamžitě, Taglioni během neskutečně krátké doby radikálně přepracoval model 98 Sport, který od něj dostal do vínku na svou dobu velice moderní svislou (takzvanou „královskou“) hřídel a čtyřstupňovou převodovku. Model dostal jméno Gran Sport, poprvé byl testován v únoru 1955 a již v březnu téhož roku dosáhl kýženého vítězství ve třídě 100

ccm závodu Giro d'Italia. Toto vítězství motocyklový svět opravdu šokovalo, jelikož nikdo nečekal, že by se motocykl takto revoluční koncepce dal vyvinout za necelé dva měsíce. Taglioni získal neomezenou podporu vedení a to se odrazilo na dalších ročnících Giro d'Italia. Roku 1956 model Gran Sport 125 jasně zvítězil a rok nato, v posledním ročníku Giro d'Italia pro motocykly, model 175 Gran Sport obsadil prvních 12 míst.

Vstup do Ameriky a hledání správné motocyklové konstrukce

Tyto první závodní úspěchy dostaly Ducati do celosvětové známosti, čehož firma náležitě využila a začala vyrábět nízko laděné repliky vítězných strojů pro širší veřejnost. Modely 175 Tour a 175 Sport byly velice úspěšné a brzo se k nim připojily modely 100, 125, 200 a konečný typ řady 250. Těmito modely se Ducati také začala prosazovat na americkém trhu, kde byl ovšem daleko větší zájem o motokrosová motocykly. Firma se snažila dobře využít nové a perspektivní odbytiště, a tak modely 175 Americano a především řada modelů F3 na sebe nenechaly dlouho čekat. Modelová řada F3, která přišla v roce 1958, byla opravdu přelomová. Vyráběla se v kubaturách 125, 175 a 250 cm³ a připsala si mnoho vítězství v amerických motokrosových soutěžích. Nepochybně za tím stál také její velký výkon, do té doby u terénních strojů nevídaný. Model F3 250 vykazoval výkon 24kW při 9000 ot/min, což zahanbilo mnohé silniční stroje té doby. Nebylo tedy náhodou, když se firma rozhodla použít upravené motory řady F3 pro svoji novou silniční sérii. V roce 1963 tedy přišly silniční dvěstěpadesátky Monza a Diana, ze kterých se následně vyvinul legendární motocykl Mach 1. Říká se, že tento stroj založil kategorii supersportovních motocyklů. Šlo o motocykl objemu 250 cm³, který v sériovém vyladění dosahoval výkonu téměř 30kW a byl schopný jet přes 160 km/h. Pokud se tento motocykl dostal do rukou zkušeného ladiče, jeho výkony se mohly rapidně zvýšit, čehož samozřejmě hojně využívali amatérští závodníci a Mach1 se tak často a úspěšně objevoval na silničních okruzích. Ducati pochopitelně nemohla žít jen z těchto exkluzivních modelů, a tak přes šedesátá léta vyráběla poněkud méně výkonné, a hlavně levnější sportovní stroje OHC 250 GT a 350 Sebring. Nezapomnělo se také na původní cíl firmy a to výrobu levných motocyklů pro běžné zákazníky. Firma v té době měla

rozsáhlou sérii levných, dvoudobých mopedů, skútrů a motocyklů s objemem 100 a 125 cm³, z nichž některé používaly netradiční rozvodovou tyč. Naproti tomu americký importér Ducati si vynutil vývoj opravdu impozantního motocyklu Apollo. Mělo jít o policejní motocykl s objemem 1257 cm³ a vidlicovým čtyřválcem, který byl schopen výkonu kolem 75 kW. Počítalo se, že časem přibudou i civilní verze, ale celý vývoj ztroskotal na tehdejších pneumatikách, které nebyly schopné takto velký výkon vydržet. Bohužel na stejném problému ztroskotaly i další ambiciózní projekty s paralelními dvouválci o objemech 500 a 700 cm³.

Vznik desmodromického rozvodu a zánik jednoválců

Ducati dlouhou dobu hledala ideální typ motoru pro extrémně výkonné sportovní stroje, až nakonec přišla na koncepci, které se drží dodnes a která odlišuje obyčejný motocykl od Ducati. Je jí desmodromický rozvod (také se občas používá „desmodromatický rozvod“), který nevymyslel nikdo jiný než sám Fabio Taglioni. Ve své podstatě jde o jednoduchý princip, ale jeho výroba, správné vyladění a údržba jsou nesmírně náročné. Kupříkladu při seřizování ventilové vůle stačí u konvenčních motorů přesnost kolem 5 mm, nicméně nejsložitější desmodromické motory musí mít maximální vůli kolem 0,2 mm, aby nedošlo k poškození. Rozeberme tedy trochu to, proč tomu tak je. V konvenčním motoru se ventily otevírají pozitivním zásahem a to vačkami, ale zavírají je pružiny. Tento způsob je pro většinu motocyklů naprosto dostačující, ale u supersportovních motocyklů při vysokých otáčkách nemusí pružina stačit zavírat ventil dostatečně rychle, což vede k tomu, že motor nedokáže naplno využít svůj výkonový potenciál, ani nedosáhne svých maximálních efektivních otáček. Taglioni přišel s nápadem uzavírání ventilů taktéž pozitivním zásahem. A to se mu později podařilo praktikovat šoupátko, což mělo za následek, že ventil se zavíral teoreticky stejně spolehlivě při 10 000 otáčkách jako při 1000. Před sériovým použitím se tento princip úspěšně odzkoušel v Grand Prix, kde od roku 1956 notně zatápl konkurenci motocykl, který byl schopen tehdy vsutku neuvěřitelných 14 000 otáček za minutu. Na tomto motocyklu také získal své první vítězství legendární „Mike the Bike“ Hailwood, což ovšem podrobněji rozebíráme v jiné části naší práce. Taglioniho cílem ovšem nebylo použití jeho nové konstrukce pouze v extrémně drahých továrních závodních speciálech, ale chtěl také přivést tuto technologickou novinku obyčejným zákazníkům, což se mu také roku 1968 podařilo s jednoválcovými modely Desmo 250 a 350. Silnější z nich přinášel zákazníkům, kteří si ho mohli dovolit, ve své třídě vsutku bezkonkurenčních 34 kW při 10 500 ot/min. Za rok přibyla verze Desmo 450 a roku 1970 Superbike Desmo 450, jež byl v podstatě pravou replikou závodního stroje Bruna Spaggiariho a byl schopný vyvinout rychlost kolem 193 km/h. Desmodromické modely svou exkluzivitou a výkonem zastínily prodeje konvenčních modelů firmy a bylo jasné, že jsou trefou do černého a že mají velkou budoucnost. Přesto musela přijít změna. Klikové skříně tehdejších jednoválců byly schopny zvládat takovou sílu pouze s nemalými obtížemi, a o dalším zvyšování objemu motorů nemohla být řeč. Konkurence ovšem nelenila a přicházela se stále většími a většími objemy a tak desmodromickým jednoválcům odzvonilo, až se v roce 1974 přestali vyrábět úplně. Přesto je

mnoho odborníků dodnes považuje za vrchol jednoválcových strojů pro jejich snadnou ovladatelnost, nízkou hmotnost a pružnost motoru.

Počátek éry vidlicových dvouválců

Motocyklový svět konce šedesátých let žil ve znamení zvětšování objemů a rok co rok přišel někdo s něčím větším, údajně lepším a samozřejmě dražším, než tu bylo doposud. Dvoudobé superbiky od Kawasaki, tříválce BSA/Triumph, legendární Honda CB 750 a další. V tomto období Ducati ztratila svou exkluzivitu a nikdo se nezajímal o to, že firma podobné modely vyvíjela již před 15 lety, jenže tehdy předběhla dobu. Situaci měl zachránit opět Fabio Taglioni a ten se díla ujal s vervou pro něj tak typickou. V březnu 1970 začal kreslit první skici velkého motocyklu Ducati, ve kterém hodlal zúročit dosavadní zkušenosti firmy s jednoválci a logickým konceptem tedy byl vidlicový dvouválec o objemu 750 cm³. Rozhodl se umístit válce za sebou v úhlu 90°, což přináší mnohé výhody, ať jde o chlazení, vyvážení, či přívod výbušné směsi do válce. Za tři měsíce již motor běžel na zkušební stolici a v srpnu již absolvoval hotový motocykl první testy. Jelikož mělo jít o ekonomičtější variantu k velkým motocyklům konkurence, byl oproti původní koncepci motor ochuzen o desmodromický rozvod a měl nízký kompresní poměr 8,5:1, ale i tak vykazoval výkon 60 kW při 9200 ot/min. Oproti jednoválcům byla zesílena hlavní ložiska a kliková skříň a byl použit kuželový pohon vačkového hřídele, jež byl náročný na výrobu, a montáž jednoho motoru tedy zabrala něco kolem 8 hodin práce. V červnu 1971 firma představila první model této koncepce. Byl jím 750 GT, jenž se zprvu nedočkal velkého úspěchu. Pro pravověrné fandky firmy byl až příliš ekonomický. Chyběl zde desmodromický rozvod, nepoužíval nejexkluzivnější komponenty a jeho malé třicetimilimetrové karburátory byly příčinou ne zrovna nejvyššího výkonu 41 kW. Reputaci zachránil roku 1972 model 750 Sport, jež se více shodoval s původní Taglioniho koncepcí. Oba tyto motocykly používali na svou dobu nebývale kvalitní rám vycházející ze strojů Grand Prix a konstruovaný Colinem Seeleyem, jenž zaručoval výbornou ovladatelnost. Model 750 Sport byl v době superbiků s podvozkem, který nebyl schopný efektivně zvládat výkon motoru, světlou výjimkou. Tyto vlastnosti se projevily slavným vítězstvím v prestižním závodě 200 mil v Imole, nově vypsáném pro produkční sedmsetpadesátky. Paul Smart se svou Ducati naprosto deklasoval hvězdné závodníky zbývajících devíti světových značek a vytvořil milník v historii značky Ducati. Toto vítězství se projevilo jak v plném obnovení slávy podniku, tak ve výtečných prodejních statistikách. Dvouválcové modely šly na dračku, včetně dříve zatracovaného 750 GT. Za dva roky se v nabídce objevila téměř naprosto přesná replika Smartova vítězného stroje. Model 750 Super Sport je zakladatel koncepce, které se firma drží dodnes. Naprosto se u něj nehledělo na ekonomiku výroby a obsahoval všechny prvky závodního stroje, jak desmodromický rozvod a tvrzené ojnice, tak radikální jízdní pozici. Jediným rozdílem byla malá zrcátka, světlomet a ukazatele směru, ale zadní sedlo a stupačky byste hledali marně. Tyto motocykly byly schopny vyvinout rychlost až 217km/h a vážily pouze 180 kg, což předčí mnohé současné motocykly třídy superbike. Celkově se

nechce věřit tomu, že motocykl pochází ze stejné modelové řady jako 750 GT. První zkušební série o 200 kusech byla rozprodána dříve než první motocykl opustil továrnu a podobně tomu bylo až do roku 1981, kdy byla ukončena jeho produkce. Rok po uvedení tohoto modelu přibyla verze se silnějším motorem, model 900 SS. Pokud se o sedmsetpadesátce mluvilo jako o nářadí pro mimořádně zkušené piloty, tak tento model byl určen pro opravdovou elitu. Jeho jízdní výkony tehdy strašily mnohé jezdce a model 900 SS definitivně určil, jakým směrem se budou vyvíjet nejlepší firemní stroje.

Éra rozvoje

Jelikož v této době neměla Ducati v nejvyšší kategorii volně prodejných silničních motorek prakticky žádnou konkurenci a tudíž nepotřebovala po nějakou dobu v této třídě nic ze své vývojové kapacity, rozhodlo se vedení firmy přiblížit exkluzivní techniku méně zdatným a bohatým jezdcům. Prvně vznikl na základě požadavků amerického trhu model 860 GT, jenž používal mírně vyladěný motor z 900 SS. První ohlasy byly velmi dobré, ale trnem v oku zákazníků byla absence elektrického startéru, a tak na sebe dlouho nenechala čekat verze 860 GTE, která tento technický prvek již zahrnovala. V Americe byly tyto stroje úspěšné, ale evropský zákazník požadoval něco jiného a to také dostal roku 1976 v podobě modelu 860 GTS. I tento stroj byl úspěšný, pravým bestsellerem se ale stal až v roce 1977 model 900 SD, zvaný Darmah. Tento stroj s moderním designem od Leopolda Tartariniho, desmo rozvodem a elektrickým startérem byl oblíben zejména proto, že za cenu konkurující japonským motocyklům ve stejné třídě nabízel nesrovnatelnou techniku a jízdní vlastnosti. Postupně se stal nejprodávanějším modelem Ducati a na vrcholu prodejních žebříčků zůstal pět let. Ne všechny modely značky ale dosáhly podobného komerčního úspěchu. Firma chtěla mít v nabídce také dvouválce střední velikosti a Taglioni zamýšlel použít pro tuto koncepci výhodnější paralelní dvouválc. Objevila se tedy řada motocyklů s objemem 350 a 500 ccm, která vynikala všemi dobrými vlastnostmi větších strojů, ze kterých převzala jak koncepci, tak část techniky. Z neznámého důvodu ovšem zákazníci neoslovila, i když odborná veřejnost byla hlavně z modelu 500 Super Sport nadšená. Přesto poslední modely této řady vydržely v nabídce až do roku 1980 jako alternativa k typickým dvouválcům ve tvaru písmene L. Když Taglioni pochopil to, že kdo si kupuje Ducati, chce většinou 90° L dvouválc stejné koncepce, jakou používají závodní stroje značky, usedl opět za malířský stůl, kompletně přepracoval současný model 500 SS a zhotovil první skici budoucího bestselleru: modelu Pantah. Za pár měsíců byl s návrhem hotový a Pantah byl prvním strojem jenž měl využívat jeho nápadu na nahrazení pohonu vaček svislým hřídelem, jednodušším pohonem ozubeným řemenem. Ten byl výrobně jednodušší a hlavně se v provozu jevil jako klidnější. Ideálně tedy zapadal do koncepce jednoduše ovladatelné „Ducati pro všechny“. První prototyp byl postaven roku 1977, ale jelikož v tomto období kontroloval všechny velké italské strojírenské podniky stát, trvalo 2 roky, než se stroj dostal do sériové výroby. V dnešní době by nešlo o nic neobvyklého, ale tehdy to u Taglioniho vyvolalo vlnu nevole. Čekání se však vyplatilo. Pantah byl klidný, spolehlivý, plný dosud nevídané elektroniky, ale přitom výkonný. Prodejní úspěchy byly obrovské a jediné, co se Pantahu vytýkalo, bylo dlouhé zpřevodování. Toto

Taglioni odstranil roku 1982 u nové verze Pantah 600, kterou brzy následovaly slabší verze jako například 350 XL a 600 TL. Vrcholem civilní řady Pantahů byl model 650 SL z roku 1984. V tomto obchodně velice úspěšném období firma rozšiřovala své továrny a modernizovala vývojové způsoby. Přes nesporný hospodářský růst začínají v tomto období vleklé spory mezi státem jako vlastníkem podniku a významnými osobami z vedení podniku, které i přes veškerou snahu za několik let ovlivní chod firmy. Zatím se ovšem na veřejnost nic nedostává a firma pokračuje ve svém vítězném tažení.

Vítězství na Tourist Trophy a vývoj nových závodních strojů

Nebezpečná Tourist Trophy na ostrově Man je v motocyklovém sportu opravdovým pojmem. Dříve byla součástí Grand Prix a i dnes, když již tento statut nemá, jde o velice prestižní a náročný podnik, který maximálně prověří jak výdrž jezdce, tak spolehlivost techniky. V tomto období již po mnoho let ovládaly výsledkové listiny japonscí výrobci, což Ducati samozřejmě nemohla nechat jen tak být. V roce 1978 se vedení firmy dohodlo symbolicky s Mikem Hailwoodem, v té době již osmatřicetiletým. Tento slavný závodník, který byl teprve nedávno v počtu vítězství překonán současným fenoménem Valentinem Rossim vyhrál svou první Velkou cenu právě na motocyklu Ducati a nyní se chtěl se stejnou značkou představit na Tourist Trophy, kde nstartoval již jedenáct let. Firma pro tento účel vyvinula stroj TT F1 Ducati 947. Jak je dodnes pro produkční stroje Ducati typické, nešlo o nejvýkonnější stroj v poli. Dvouválcová koncepce se v maximálním výkonu japonským čtyřválcům nemohla rovnat, ale její zbraní byl silný zátať již z nízkých otáček a precizní ovladatelnost díky typickému firemnímu trubkovému rámu. Přes všechny pochyby odborníků Mike dokázal porazit ostatní hvězdy té doby na japonských motocyklech a zvítězil s průměrnou rychlostí na jedno kolo úctyhodných 178km/h, což byla na tomto horském okruhu dosud nevídaná hodnota. V duchu filozofie firmy se prakticky ihned v nabídce objevila replika vítězného stroje: Ducati 900 MHR (Mike Hailwood Replica). Prakticky šlo o model 900 SS s pozměněným rámem a ještě větším výkonem. Přes vysokou cenu byl o tuto exkluzivní sérii velký zájem, což potvrzuje její znovuoživení ještě roku 1998, kdy se stroj jen s minimálními změnami prodával pod názvem MK900.

Závodní oddělení firmy neusnulo na vavřínech a kromě vylepšování Hailwoodova stroje se zaměřilo na vývoj závodní verze úspěšného Pantahu pro nižší závodní třídy. Nejprve přišel mode TT2 600 a v roce 1984 přišel model TT1 750. Oba modely byly úspěšné. Především jejich vystupování v sériích vytrvalostních závodů a v závodech sériových dvouválců bylo opravdu povedené. To ovšem nemohlo zvrátit začínající krizi v podniku a silniční verze těchto strojů, na které fanoušci s napětím čekali a které byly stále odkládány.

Příchod Cagivy a modelu Paso

Spory mezi vedením firmy a státem, který chtěl firmu orientovat méně sportovně a více komerčně, nakonec vyústily v roce 1985 v prodej Ducati jinému italskému motocyklovému výrobcí, který již delší dobu používal ve svých větších motocyklech motory a díly Ducati, firmě Cagiva. Cagiva se rozumně rozhodla značku zachovat a ponechat stávající vedení. Obnovily se pozastavené projekty a konečně byl představen model 750 F1, odvozený od závodního TT1 750. Společný rodokmen s modelovou řadou Pantah byl znát. Například ventily byly totožné jako u modelu Pantah500 a jeho vzduchem chlazený dvouválec vykazoval ne zrovna špičkových 46,5kW. Běžní zákazníci byli spokojeni, ale lidé zvyklí na model 750 SS čekali mnohem víc. Firemní plány s tímto ovšem počítaly, a tak se roku 1986 modernizovaný model F1 více přiblížil TT1 750. Výkon vzrostl na 56 kW a objevila se plně nastavitelná přední vidlice. Sportovní fandové byli nadšení, F1 okamžitě začala vyhrávat závody motocyklů odvozených od strojů pro silniční provoz a již tradičně se objevila řada sportovních replik. Podnik však v té době na popud nového majitele projektoval úplně nový stroj. Mělo jím být Paso. Sportovně-turistický, plně kapotovaný stroj představoval velký odklon od zaměření firmy. Klasický sportovní rám byl za cílem jednodušší údržby pozměněn, stroj dostal moderní zavěšení kol, které mělo být přátelštější než tvrdé sportovní podvozky. V motoru se objevily karburátory Weber se dvěma sytiči a hydraulická spojka namísto typické firemní, sportovně tvrdé, suché spojky. Největší změnou však bylo rozměrné a pohodlné dvousedlo. Všechny tyto vymoženosti šly jaksí mimo zájem firemních zákazníků, kteří netoužili po komfortu a dlouhém dojezdu. Prodeje se trochu zlepšily nahrazením problematických karburátorů vstřikováním, ale i přes svou technickou vyspělost bylo Paso propadákem. A nebylo samo, pokusy firmy ukrojit si podíl na nejprodávanější kategorii motocyklů v Americe skončily katastrofálně. Model Indian zabalil do klasického cruiser designu motor z Pantahu 650, což mezi sportovními fandami značky vyvolalo vlnu nevole a americké příznivce ležérního posedu a širokých řídítek nechalo chladnými kvůli svému pro tuto kategorii nízkému objemu. Prodeje firmy v této době zachraňovaly staré modely řady Super Sport a F1. Firma tedy mohla pracovat na náhradě neúspěšných modelů a v roce 1989 nahradil Paso model 906, který využíval mnoho prvků nového, vodou chlazeného, čtyřventilového motoru, jenž byl vyvinut v závodním oddělení. Ani tento model se velké odezvy u zákazníků nedočkal, a tak jej roku 1991 nahradil model 907IE, vstřikovací jednotky zvedly výkon na 67 kW, sedmnáctipalcová kola zlepšila ovladatelnost a stroj „zhubl“ o několik kilogramů. Nicméně i po takovéto modernizaci se prodeje o mnoho nezvedly, a firma byla v roce 1993 nucena prozatím ustoupit od této koncepce. Zoufalé vedení se tedy uchýlilo ke kombinaci svých modelů, když motor původem z Pasa zasadila do modifikovaného rámu F1. Úspěch byl konečně zde, a když Ducati roku 1991 modernizovalo modely 750 a 900 SS klikovou skříní a šestistupňovou převodovkou z modelu 906, začaly prodeje závratně stoupat. Tato řada jednodušších, levnějších a přitom stále velmi sportovních strojů později dostala skvělé karburátory Mikuni, což ještě vylepšilo již tak dobré chování motorů a stala se tak oporou nabídky Ducati po celá devadesátá léta. Na tomto základu vznikaly i další objemové verze: 350, 400 a 600SS, které byly také nadmíru úspěšné a firma

díky nim měla kapitál na pokračování ve vývoji náročných, vodou chlazených, čtyřventilových dvouválců. Z dnešního pohledu musíme být rádi, že se firma přes počáteční komerční neúspěchy této koncepce nevzdala, jelikož se v budoucnu stala základem nesčetných sportovních i prodejních úspěchů.

Vodou chlazené čtyřventily a nadvláda Ducati ve WSBK

V roce 1987 vyvinulo závodní oddělení firmy (Ducati Corse) model 851. Tento tehdejšími zákazníky tvrdošjně odmítaný koncept vodou chlazeného, čtyřventilového dvouválce s nejmodernějšími motorovými díly včetně vstřikování, se stal základem série vítězných strojů. V nově vznikající sérii mistrovství světa superbiků (WSBK) vyhrál hned první závod v dubnu 1988 a deklasoval japonskou čtyřválcovou konkurenci. Ducati nečekaně rychle uvedla na trh repliky 851 Strada a 851 Superbike, ale ty se valné odezvy nedočkaly. Zákazníci byli stále k nové koncepci podezřívaví. Bez ohledu na tento neúspěch závodní oddělení zvětšilo objem stroje na 888 ccm a to přineslo výkon 93 kW při 11 000 ot/min na zadním kole. S tímto strojem v roce 1990 zvítězil ve WSBK Raymond Roche. Replikou byl tentokrát mode SP2 se stejným objemem jako závodní stroj. Objevil se ve dvou výkonových variantách: méně výkonná SP2 Strada se sedadlem spolujezdce a nekompromisní sportovní SP2. Tyto varianty se konečně dočkaly komerčního úspěchu, byť omezeného. Závodní stroje Ducati hrály ve WSBK stále dominantnější roli, což se pochopitelně projevovalo i na silničních verzích. V roce 1992 se například objevila replika 888SPS s karbonovou palivovou nádrží, sportovními tlumiči, zvýšeným výkonem a kotoučovými brzdami Bremzo zlaté série. Prestižní časopisy, které tento stroj získaly k testům, nešetřily slovy absolutní chvály a byly šokovány nejen maximální rychlostí kolem 260 km/h. Tato limitovaná série je dnes opravdovým sběratelským artiklem, doslova vyvažovaným zlatem. Firma definitivně zavedla pro své modely nové označení SP (Sport Production) pro nekompromisní sportovní stroje a Strada pro „měkčí“ verze. Modelový vývoj zanedlouho přinesl objem 916 ccm, který se stal opravdovou legendou. Jeho elegantní a nadčasové linie navrhoval Masimo Tamburini, geniální motocyklový konstruktér a designér a klíčová osobnost tehdejšího vedení Ducati. 916 právem získala mnoho titulů za nejpovedenější design a překvapivě vítězila i v nemotocyklových designových soutěžích. Již na počátku devadesátých let měla výfukové koncovky umístěné pod sedlem, což je módou japonských motocyklů posledních let. Ovšem hlavní změny byly v pohonné jednotce. Ta měla ve formě SP dvě vstřikovací jednotky na válec, titanové ojnice a výkon 98 kW při 10500 ot/min na klikovém hřídeli. Tato extrémně drahá a na ovládání náročná verze se pochopitelně neprodávala tak jako 916 Strada, která přišla roku 1994. Strada měla méně agresivní nastavení motoru a vačkové hřídele neměly tak sportovně hrubý chod. Od roku 1995 byla k dispozici i verze Biposto se sedlem spolujezdce. Model 916 byl nepochybně sportovním motocyklem první poloviny devadesátých let a znamenal to, co dřív Mach1 či SS. Ducati měla ve WSBK prakticky již monopol a v roce 1995 přišel další mistrovský titul, tentokrát pro Carla Fogartyho a evoluci sportovního stroje s objemem 955.

V tomto roce také debutovala modelová řada 748, která se chystala do mistrovství světa supersportů (WSP). Všechny prvky byly prakticky totožné s 916, jediným větším rozdílem byl právě menší motor. V devadesátých letech také úspěšně závodily jednoválce Supermono 549, ovšem především díky menší prestižnosti těchto závodů a image firmy orientující se již mnoho let na dvouválce, se nikdy neobjevila jejich silniční verze. Další ročníky WSBK jsou ve znamení snahy japonských výrobců o porážení Ducati její vlastní zbraní a vstupu další silné italské továrny a to Aprilie. Přes všechny tyto překážky a snahu promotérské společnosti seriálu WSBK o zmenšení nadvlády Ducati si však firma udržel vůdčí postavení.

Éra Monsterů a prodej Ducati americkým investorům

Přes všechno sportovní zaměření se firma i po dřívějších neúspěších nehodlala vzdát hledání nových koncepcí. Neúspěšný Indian a Paso stály firmu mnoho zdrojů a vývojových kapacit, tentokrát se ale experiment povedl. Monster představený roku 1993 byl zakladatelem nové kategorie, takzvaných „streetfighterů“. Do této doby si lidé tyto stroje dělali podomácku většinou ze supersportovních strojů poškozených pádem. Většinou se sundaly kapoty, namontovala širší řídítka, snížily stupačky a z výfukové koncovky se odstranily přepážky tlumící hluk. Tyto stroje budily respekt jak svým vzhledem s obnaženými, silnými, sportovními motory, tak rámusem, který dělaly, a vzpřímenou jezdeckou pozicí, o které se říká, že je jako „k boji“ připravená. Kolem těchto strojů vzniká kultura novodobých pirátů silnic, jezdcích bez poznávacích značek a tropících na veřejných silnicích různé kaskadérské kousky. Monster, který kombinoval rám modelu 888 s motorem z 900SS, přesně zapadal do tohoto stylu. Mimo jiné maximálním zjednodušením, jenž se projevovalo absencí jakýchkoliv kapot a minimálním počtem přístrojů a kontrol (Chyběl zde dokonce i otáčkoměr). Monster byl ekonomickou trefou do černého. Svým charakterem a nižší cenou vyhovoval méně ortodoxním jezdcům vyznávajícím nový styl a brzy přibýly varianty s motory z modelů 600 a 750SS. Přes všechny úspěchy však přišla další krize. V roce 1996 se Cagiva dostala do finanční problémů a úspěchy její dceřinné Ducati ji nemohly zachránit. Situace dospěla tak daleko, že firma nebyla schopna platit svým dodavatelům, výroba upadala a pořadníky rostly. Naštěstí se objevila skupina amerických investorů Texas Pacific Group (TPG), kteří měli o firmu zájem. Firma byla opět prodána, Cagiva za utržené peníze opět spustila výrobu a Ducati s novým kapitálem opět začala zvyšovat produkci. V roce 1996 firma vyrobila 12 500 motocyklů, jenže TPG měla mnohem velkolepější plány. Do čtyř let měla přijít výroba 40 000 strojů ročně, to se stávajícím zaměřením nebylo možné, a tak roku 1996 byl uveden sportovně-turistický model ST2, který přímo vycházel z modelu 907. Tentokrát se již Ducati podařilo prorazit do této kategorie a stroj se dobře prodával. Dva roky nato přibyl exkluzivnější čtyřventilový model ST4 a Ducati tak dokončila svou nabídku. Nyní firma nabízela supersporty 748 a 996 (který toho roku vznikl zvětšením objemu původní 916), sportovní řadu SS, jenž byla v tomtéž roce omlazena vstříkováním a novým designem od úspěšného Pierra Terblancheho, řadu streetfighterů Monster

a sportovně-turistické ST2 a ST4. Konečně byla firma finančně zabezpečena a úspěšná ve všech sektorech svojí produkce a díky tomu se mohla soustředit na růst produkce.

Vstup do nového milénia

Se vstupem do nového milénia se firma otevřela novodobému fenoménu s názvem internet. Ducati zadala Pierru Terblanchovi, který se tehdy stal jejím dvorním designérem, za úkol vytvořit design působivého a exkluzivního „retro“ modelu, který se bude vyrábět v limitované sérii a bude se prodávat výhradně přes internet. Terblanche naplnil očekávání do něj vložená, technici firmy přidali do jeho konceptu nejlepší možné komponenty a model MH900e byl na světě. Výsledek byl nečekaný. Série naplánovaná na 2000 kusů byla rozprodána jen pár týdnů po novém miléniu. Tento šokující úspěch stanovil novou strategii podniku, co se týče limitovaných sérií a jejich rezervací přes internet. Druhým strojem takto prodávaným byl model 996R, který se setkal s obdobným úspěchem. Ještě téhož roku přišla limitovaná série Monster, S4 Fogarty koncipovaná jako pocta a poděkování superbikovému králi Carlovi Fogartyemu, který po hrůzostrašném pádu v březnu 2000 při závodě WSBK na australském Phillip Islandu ukončil svoji kariéru. O tuto exkluzivní řadu byl takový zájem, že množství zájemců hned v den uveřejnění nabídky zapříčinilo kolaps firemního serveru. V polovině července téhož roku vyjel z montážní linky fabriky již 100 000. motocykl řady Monster, která se od svého uvedení v roce 1993 stala opravdovým kultem. I přes odchod krále „Foggyho“ získala Ducati tento rok devátý titul nejúspěšnějšího výrobce v sérii WSBK a pokračovala tak ve svém vítězném tažení touto sérií. Na konci roku 2000 se při výstavě v Miláně objevil nový koncept s názvem Ducati Multistrada. Mělo jít o cestovní enduro, odlišné od zažitých koncepcí a Ducati na této výstavě sbírala názory svých zákazníků na designové provedení novinky a nejlepší z postřehů byly zařazeny do vývojových plánů. Dalo by se říct, že šlo o první sériový motocykl, který si navrhovali sami zákazníci. Roku 2001 nahradil v seriálu WSBK dlouholetého vládce této třídy Carla Foggartyho Troy Bayliss. Tento Australan přinesl v roce 75. výročí založení značky další titul, a stal se již pátým závodníkem této značky, který to alespoň jednou dokázal. V roce 2001 byl také ohlášen návrat značky do Grand Prix, naplánovaný na rok 2003. Nebyl to ovšem rok výhradně dobrých zpráv. Firma přišla toho roku o dvě její významné dlouholeté osobnosti. Zemřel poslední z bratrů Ducatiových Bruno Cavalieri Ducati a nedlouho po něm skončil Fabio Taglioni, kterému firma vděčí za mnohé úspěchy a koncepci motocyklů, kterou používá dodnes. Roku 2002 se objevil nový superbike 999, který zúročoval dlouholeté závodní zkušenosti v mistrovstvím světa superbike a po pár letech koexistence měl nahradit řadu 916, 996, 998. Již první testy prokázaly obrovské kvality tohoto stroje a jeho moderní podvozkové komponenty spolu s průlomovým designem mu vynesly v nejuznávanějším britském motocyklovém periodiku titul motocyklu roku. Paradoxně ortodoxní fanoušci značky mu nemohli přijít na chuť, kvůli příliš futuristickému a agresivnímu designu od Pierra Terblanche. Podoba stroje se značně lišila od zažitých sportovních modelů značky, ale vývoj motocyklového trhu v následujících letech a nejrůznější

designové ocenění nakonec potvrdili správnost této koncepce, a tak se model 999 později zalíbil i vyznavačům tvarů dřívější série 916. Na Velké ceně Itálie 2002 v Mugellu byly světovému motocyklovému tisku konečně odtajněny podrobnosti projektu návratu Ducati do Grand Prix. Byly zde představeny vývojové fáze speciálu Desmosedici (Desmo značí typ rozvodu a sedici znamená v italštině 16, což je počet ventilů speciálu). Spekulace se potvrdily, šlo o vidlicový čtyřválec, stavbou prakticky totožný dvouválcovým superbikovým speciálům, jen s tím rozdílem, že na každém rameni „véčkového“ motoru se objevily dva válce místo jednoho, což slibovalo extrémní výkon. Na rok 2003 byla naplánována také premiéra v segmentu sériových strojů, v produkčním programu se objevila Multistrada, vyvinutá podle návrhů zákazníků. Šlo po dlouhé době o Ducati schopnou jízdy i na nezpevněném povrchu, a i když zpočátku byla trnem v oku sportovním příznivcům značky, nakonec si ji mnoho majetnějších z nich koupilo jako druhou motorku, alternativu k náročným a nepohodlným strojům, která je vhodná na každodenní i dlouhé cesty. Multistrada (strada znamená v italštině cesta) přinášela do kategorie cestovních endur typické prvky Ducati jako trubkový rám, lehkou konstrukci a dvouválcový desmo motor. Někteří motocykloví novináři ji pro její jednoduchou ovladatelnost a čisté jízdní prožitky nefiltrované žádnou elektronikou, jak je tomu zvykem u cestovních endur BMW a jiných značek, dokonce zařadili jako zakladatele úplně nové třídy nazývané „funduro“ (fun znamená anglicky zábava). Multistrada znamenala další prodejní úspěchy, ovšem v porovnání s neuvěřitelným návratem Ducati do Grand Prix její úspěch ztrácí lesk. Ducati naskočila do nově vzniklé královské kubatury Grand Prix: MotoGP spolu s několika dalšími značkami (například Aprilia, Harris atd.), avšak jako jediná se výrazněji prosadila mezi japonskými značkami s dlouholetými zkušenostmi a obrovským rozpočtem závodních oddělení. Motocykl Desmosedici 16 s motorem V4 se stal nejvýkonnějším strojem v poli a bořil všechny rychlostní rekordy okruhů. Přes všechna očekávání se v době dlouhodobé nadvlády Hondy s Valentinem Rossim monopostu Ducati podařilo ve třinácti závodech devětkrát skončit na stupních vítězů. Loris Capirossi a Troy Bayliss zajistili značce v roce 2003 jedno vítězství, dvě druhá místa a šest třetích míst, což dohromady dávalo druhé místo v poháru konstruktérů. Rok 2003 byl velice úspěšným rokem i v mistrovství světa superbiků, kde Neil Hodgson a Ruben Xaus s motocykly 999 obsadili mistrovskou a vicemistrovskou pozici a zajistily firmě již dvanáctý titul poháru konstruktérů. V říjnu 2003 byli na tokijské výstavě motocyklových studií veřejnosti představeny retro koncepty tří klasických sportovních strojů a díky obrovskému zájmu a přes 310 000 emailům, ve kterých si zákazníci závazně rezervovali stroje pro případ uvedení do výroby, se firma pustila do dalšího rozpracování těchto studií. Rok 2004 započal s velkým očekáváním. V tisku se objevily spekulace o útoku na titul v MotoGP a první předsezónní testy to jen utvrzovaly, nakonec ovšem přišlo zklamání. Vylepšený monopost Desmosedici GP4 se ukázal jako mimořádně technicky vyspělý, ovšem díky svému obrovskému výkonu již jen velmi těžce říditelný. Lámal sice opět rychlostní rekordy a na domácím okruhu v Mugellu dokonce jel rychlostí 345 km/h, ale jezdci s tímto monstrem jen těžko bojovali a po prvním pódiovém umístění značky, které zařídil Ruben Xaus na loňském monopostu v netovárním týmu, se chtěli také vrátit k loňské verzi motocyklu. Závodní oddělení si ovšem stálo za svou koncepcí a po „seškrčení“ motoru a dodání nové elektroniky se v posledních závodech sezóny umístili tovární jezdci dvakrát na stupních vítězů. Pro jiné by to byl ohromný úspěch, ovšem pro Ducati

ne, a tak na rok 2005 připravovala radikální změny. V šampionátu WSBK se pro rok 2004 změnila pravidla a nyní všechny týmy musely jezdit se stejnými pneumatikami, aby se smazala výhoda bohatších týmů, a především byla změněna pravidla ohledně objemu a počtu válců. Do roku 2003 byly kvůli většímu maximálnímu výkonu čtyřválců omezeny jejich objemy na 750 ccm proti 1000 ccm u dvouválců. Promotérská společnost FG Sport chtěla souboje tohoto šampionátu zatraktivnit novými značkami na špici, a tak se od tohoto roku objemový postih pro čtyřválcové vytratil. To mělo samozřejmě za následek větší zapojení japonských značek, ale i v tomto roce Ducati porazila svoji čtyřválcovou konkurenci, když James Toseland a Rébus Laconi obsadili dvě nejvyšší příčky. V tomto roce se také firma loučí s výrobou řady 916 a dělá to způsobem pro ni typickým: dvěmi limitovanými sériemi. První 998 Matrix se prodávala v barvách ve kterých se objevila ve jmenované trilogii a s množstvím karbonových doplňků, druhá 998 Final Edition kombinuje opravdu nejlepší komponenty této modelové řady a téměř závodní zavěšení podvozku. V roce 2005 se objevily slabší varianty již zavedených řad, například Multistrada 620 a Monster S2. Největšímu zájmu se ovšem těší inovovaná série 999 / 749, která dostala lehce umírněnější kapoty a především výkonnější motory a lepší podvozkové prvky již v základních verzích. Tovární tým v MotoGP změnil dodavatele pneumatik z Michaelinu na Bridgestone a přes počáteční potíže se od poloviny sezóny dostal opět na výsluní. Capirossi získal druhé místo u nás v Brně, na domácí trati Hondy v Motegi vyhrál a to zopakoval v Malajsii, kde o něm dokonce sám Valentino Rossi prohlásil, že si s ním hraje jako kočka s myší. Capirossi měl našlápnuto k pozici vicemistra, ale těžký pád na Phillip Islandu vše zhatil. Přesto je tato sezóna hodnocena velice kladně. Na podzim 2005 firma připravila uvedení dlouho očekávaných sportovních retro strojů. Ducati Sport 1000 ve stylu „café-racer“ sedmdesátých let a limitovaná edice Paul Smart 1000 LE, která připomíná vítězný stroj ze slavné Imoly 1972. I přes využití veškerých možných kapacit se Ducati daří pokrýt poptávku jen z části, a firma tak rozhodně bude mít do budoucích let dobrý obchodní artikl. Vstup do roku 2006 je velmi optimistický, fabrika pokračuje ve svém rekordním růstu. Velké očekávání se vkládá do letošní sezóny MotoGP, ve které bude hájit barvy značky Loris Capirossi, který je zde již od počátku projektu, a Set Gibernau, dvojnásobný vicemista světa a jediný muž motocyklové současnosti, který se dokázal několikrát významně postavit Valentinovi Rossimu v boji o titul. Firma nedávno přešla opět do italského vlastnictví a silná investorská skupina si také hodně slibuje od návratu Troye Baylisse do továrního týmu značky ve WSBK. Začíná se také šuškat o možné limitované sérii repliky speciálu Desmosedici. Pokud se spekulace jen z poloviny potvrdí, nastane malá revoluce mezi volně dostupnými sportovními stroji. Rozhodně se je na co těšit.

Působení Ducati ve WSBK

O vzniku a vývoji WSBK

Začátkem osmdesátých let minulého století se objevil nový typ sportovních motocyklů. Konstrukteři se začli zaměřovat na design a jekot dvoudobých motorů byl nahrazen silou a řevem motorů čtyřdobých. Začala vznikat nová kategorie sportovních motocyklů, trefně pojmenovaná superbiky. S čím dál větší oblibou této kategorie u zákazníků na sebe nenechaly závody těchto strojů dlouho čekat. Postupně vzniklo mistrovství světa TT F 1 a následně vytrvalostní kategorie Edurance. A tak nově se rodící kategorie mistrovství světa superbiků, která chtěla jít cestou co nejmenších úprav na sériových motocyklech, neměla zrovna lehké prosadit se v okruzích mezinárodní motocyklové federace FIM (Fedéracion Internacional Motocyslismo). Největší podíl na tomto činu měl bývalý jezdec třídy F 750 a účastník prestižního amerického závodu 200 mil v Daytoně, Steve McLaughlin. Díky jeho snaze FIM v roce 1988 vypsala mistrovství světa superbiků (WSBK). McLaughlin se však záhy začal věnovat jiné činnosti a organizaci šampionátu předal od roku 1991 bratrům Falminiovým, kteří v této funkci setrvávají dodnes. I přes velké počáteční potíže se nový šampionát postupně dostával do popředí. Doba, kdy proti sobě stály tři světové šampionáty s prakticky stejnou náplní, byla neúnosná. Situaci v roce 1989 vyřešilo rozhodnutí FIM zrušit TT F1, a tak superbiky dostaly zelenou. FIM superbiky podpořila, jelikož nešlo o konkurenci klasického Grand Prix, ale závody byly pro lidi mnohem přístupnější. Jezdilo se na strojích, které si normální smrtelník v podstatě mohl koupit v obchodě. Také účast v tomto šampionátu je jednodušší, jelikož náklady zdaleka nedosahují takové výše jako v klasickém mistrovství světa silničních motocyklů. Za malou chvíli se WSBK, se svým zajímavým systémem dvou závodů během jednoho dne, stalo celosvětovou záležitostí a proniklo na 5 kontinentů. Závody se zatím konaly v třiadvaceti zemích, mezi nimiž figuruje i Česká republika. V roce 2002 superbiky ohrozilo obnovené využívání čtyřtaktů v královské kubatuře MotoGP, ale první obavy se ukázaly jako plané a oba šampionáty jdou vlastní cestou a pyšní se velkou oblibou, která neustále roste.

1988

Ducati vždy vybočovala z řad motocyklových výrobců a nejinak tomu bylo i v úvodním ročníku WSBK. V roce 1988 značka přišla s modelem 851 Desmo, který byl jediným vidlicovým dvouválcem ve startovním poli. Od ostatních motocyklů se lišila také rámem, pro Ducati typickým, je to dvojitá trubková konstrukce, ručně svařená z chrommolybdenových dílů. Tato koncepce se ukázala jako ideální zbraň pro tento šampionát a stala se základem četných úspěchů Ducati.

První generace modelu 851 měla čtyřdobý, kapalinou chlazený V 90° dvouválec o objemu 850,9 ccm s desmodromickým rozvodem. Motor využíval vrtání 92 x 62 mm, desmodromický rozvod 2 x OHC byl poháněn ozubenými řemeny. Dosahoval výkonu 89kW při 10 000 ot./min a kompresním poměru 11,2 : 1. Velkou chloubou motoru bylo nepřímé elektronické vstřikování Weber-Marelli odvozené z vozů Ferrari F1. Tento systém byl skombinován se vstřikovacími tryskami z vozu Fiat Croma, obsazených po dvou v každém válci. Převodovka byla šestistupňová s vícelamelovou suchou spojkou s hydraulickým ovládním.

Rám byl sestaven z chrommolybdenových trubek o průměru 25 a 22 mm, jejichž promyšlená kombinace zajišťuje ideální tuhost rámu za všech podmínek a také vyniká svou nízkou hmotností. Zavěšení předního kola zajišťovala teleskopická vidlice Marzocchi M1R o zdvihu 100 mm. O zadní kolo se starala pružící jednotka s progresivním účinkem a zdvihem 50 mm. Vpředu se nacházela dvojitá kotoučová brzda Bremzo o průměru 280 mm. Zadní kolo brzdila jednoduchá kotoučová brzda o průměru 210 mm, pocházející od stejného výrobce. Hmotností se šetřilo všude, a tak byla na stroji použita lehká třípaprsková kola Marvic o velikosti 17 palců. Tento stroj o rozvodu 1460 mm vážil pouhých 165 kg a byl obut do pneumatik Michellin 12/60-17" vpředu a 18/67-17" vzadu.

Již v prvním dvojjázdě nově vzniklé série WSBK, který se konal 3. 4. 1988 na britském okruhu v Donnington parku, dosáhl tovární jezdec Ducati a bývalý mistr světa v GP Marco Lucchinelli s tímto strojem prvního vítězství Ducati a započal tak nadvládu Ducati ve WSBK. Tohoto roku dosáhl Marco Lucchinelli dalšího vítězství na rakouském okruhu Österreichringu, a i když prvnímu ročníku dominovala italská Bimota a konečný titul nakonec získala Honda, zvedla se vlnu zájmu o závodní stroje Ducati.

1989

V tomto roce zvětšila Ducati vrtání závodního motoru na 94 x 64 mm a objem se tak zvětšil na 888 ccm . Nové vyladění motoru sice o mnoho nezvýšilo maximální výkon, ale značně zlepšilo průběh kroutícího momentu již od nízkých otáček. Další vývoj stroje se zaměřil na zadní vidlici, kde bylo vyzkoušeno mnoho nových tvarů a typů.

V továrním týmu Ducati Corse nyní vedeném Marcem Lucchinellim, se objevil francouzský jezdec Raymond Roche, který dříve vynikal v královské třídě GP500. Tento jezdec se s novou technikou okamžitě sžil a již v prvním roce svého působení zde dosáhl nemalých úspěchů. Pod jeho vedením model 888 toho roku zvítězil v pěti závodech. Roche získal double v závodě v americkém Brainerdu a také Hockenheimu a přidal ještě jedno vítězství z Pergusy.

V italském týmu zavládla spokojenost, neboť v tomto roce byla Ducati nejlepší evropskou značkou šampionátu a naznačila, že v budoucnosti bude těžké ji porazit.

1990

Tohoto roku se na motocyklu týmu Ducati Corse objevila jediná větší změna a to nová přední vidlice typu „Upside down“ s převrácenou charakteristikou chodu. Motocykl byl díky této novince a vylepšené zadní kyvné vidlici, která byla vyvinuta již v loňském ročníku, výborně ovladatelný.

Pro tento rok byl tovární tým Ducati Corse posílen nadějným mladým Italem Giancarlo Falappou, který spolu s Raymondem Roche tvořil velice silnou dvojici. Vstup do sezony se nadmíru vyvedl a z úvodního podniku ve španělském Jerezu odjížděl Roche s maximálním možným bodovým ziskem. V následujícím závodě v Donningtonu získal svoje první vítězství Falappa. Střídání tovární dvojice pokračovalo na Hungaroringu, kde zvítězil zase Roche. Poprvé nikdo z tovární dvojice nevyhrál, až v německém Hockenheimu, kde naopak zářil obhájce titulu Fred Merkem na Hondě, a tak snížil náskok průběžně vedoucího Rocheho. Kolotoč WSBK se přesunul za moře do kanadského Mosportu, kde znovu absolutně kraloval Roche, ovšem pozornost na sebe strhl americký superbikový šampion Jamie James, který příležitost startovat v továrním týmu proměnil ve dvě druhá místa. Tento závod byl ovšem pohromou pro domácího Merkela, jež po zranění a následném výrazném poklesu formy nemohl pomýšlet na obhajobu titulu. Ducati dokonce zásluhou Rocheho dokázala zvítězit v Mece japonských výrobců Sugu, kde jsou japonské továrny vždy posíleny o nejlepší domácí jezdce. Boj o titul Roche definitivně zvrátil na svou stranu doublem v jeho rodné zemi, na slavném okruhu v Le Mans.

Díky prvnímu jezdeckému titulu jak evropského jezdce, tak evropské továrny v tomto šampionátu se věhlas Ducati ještě zvýšil a značka ukázala svůj velký potenciál do dalších sezon.

1991

Roku 1991 připravovala Ducati tovární techniku nejen pro svůj tým Ducati Corse, ale také pro poloamerický tým Fast by Ferraci. Tehdejší evoluce modelu 888 používala nové svody a koncovky výfukového systému od proslulé firmy Termignoni, která je dodnes nerozlučně spojena s motocykly Ducati. Výfukové koncovky byly vyrobeny z uhlíkových vláken, což bylo na tehdejší dobu značně pokrokové. Tento systém přinesl další zvýšení výkonu a zlepšení jeho průběhu v pásmu nejvyužívanějších otáček. Nový blatník předního kola zlepšoval proudění chladného vzduchu k motoru a zlepšoval tak jeho chlazení. Zajímavostí je, že na stroji Douga Polena byl použit na svou dobu velice neobvyklý digitální přístrojový panel, který jezdce zahrnoval mnohem větším počtem informací než klasické analogové přístroje.

Složení továrního týmu zůstalo nezměněné, tedy obhájce titulu Roche a Giancarlo Falappa. Nový tovární zástupce Ducati, americkým Italem Eraldem Ferracim vlastněný tým Fast by Ferraci angažoval americkou hvězdu Douga Polena a zkušeného Belgičana Stéphana Mertense. S takovým jezdeckým obsazením se čekala a absolutní nadvláda Ducati, což se také potvrdilo. V prvním závodě v Donningtonu Parku vystoupily na nejvyšší stupínek oba jezdci týmu Fast By Ferraci a na pódium se dostal také Raymond Roche. V Jaramě získal Polen double a navíc v druhém závodě bylo pódium

obsazené jen jezdci na strojích Ducati. Následoval závod v kanadském Mosportu, kterého se jezdci značky odmítli pro přílišnou nebezpečnost trati zúčastnit, ovšem vše si vynahradili v americkém Brainerdu, kde na pódium ani v jednom závodě nepustili jezdce na jiném stroji. Nejinak tomu bylo na Österreichringu a v italském Misano se mezi jezdce na rudých strojích vklínil jen Australan Rob Phillis na Kawasaki. Ve švédské zastávce této série na okruhu v Anderstorpu vybojoval Doug Polen další double a upevnil své již značné průběžné vedení. V malayském Shah Alamu zazářil dvěma pódiovými umístěními Ital Fabrizio Pirovano na Yamaze, ale opět byl v sevření italských strojů. Dominanci Ducati nejlépe dokumentují startovní pozice ve francouzském Magni Courá, kde prvních pět strojů pocházelo z bologňské továrny, Polen zde opět získal double a z šesti možných pódiových umístění jich Ducati patřilo pět, když jedno třetí místo získal americký exmistr světa Fred Merkem na Hondě. V Hockenheimu to ovšem již jezdci na „dukatkách“ nedovolili a v Mugellu se mezi ně prodrál jen Terry Kymer. Nejhoršího výsledku značka dosáhla v posledním závodě na australském Phillip Islandu, a to „pouhých“ dvou pódiových umístění, které zařídil Polen jedním vítězstvím a jedním druhým místem. Tato sezóna byla nadlouho vrcholem statistik. Ducati dosáhla série třidvaceti vítězství v řadě a s devětatřiceti trumfy se stala nejúspěšnější značkou mladé závodní série. Tento titul si značka drží dodnes. Doug Polen získal během premiérové sezóny 17 vítězství a první závodník jiné značky na něj v konečném hodnocení ztrácel propastných 165 bodů. Toho roku se v nejlepší desítce celkového hodnocení objevila také vycházející hvězda značky Brit Carl Fogarty. Jedinou černou kaňkou na skvělé sezóně bylo přistižení mistra světa GP500, vítěze historicky prvního závodu WSBK a tehdejšího šéfa týmu Ducati Corse, Marca Lucchinelliho při prodeji kokainu. Marco byl samozřejmě z továrního týmu vyhozen a následně uvězněn.

1992

Loňská absolutní nadvláda motocyklů Ducati měla být pro tento ročník ještě umocněna. Ducati se rozhodla dodávat tovární materiál hned třem závodním týmům, a to vlastnímu týmu Ducati Corse s exmistrem světa Raymondem Rochem, dále týmu Fast by Ferraci s úřadujícím mistrem světa Dougem Polenem a nadějným Giancarlem Fallapou a nově také týmu Grottini. V tomto týmu závodil zkušený Stéphane Mertens a evropský šampion Ital Davide Tardozzi. V týmu Grottini působil uznávaný ladič Pietro Gianetti a tento tým jako jeden z mála využíval italské pneumatiky Pirelli.

Japonská Kawasaki se nehodlala smířit s monopolním postavením Ducati, a tak pro tento ročník připravila úplně nový stroj, který v tovární verzi měli vodit takoví jezdci jako Aaron Slight, Rob Phillis, Takahito Sohwa a Scott Russell. Také ostatní výrobci pro tento ročník připravili různé novinky, a tak o kvalitní konkurenci bylo postaráno.

První závod v Donington Parku byl převážně v režii domácího Carla Fogartyho na soukromé Ducati. Získal pole position a po nepovedeném prvním závodě, který vyhrál Roche, s velkou převahou vyhrál druhý závod, když na druhé pozici dojel Roche. V druhém závodě série, který se odehrál na Hockenheimu, navázal na své suverénní výkony z loňského roku Polen, když si zajistil první double sezóny. Následován továrními jezdci Kawasaki, mezi které se dokázal na pódium prosadit v druhé jízdě

Giancarlo Falappa. V dalším závodě, kdy série WSBK poprvé navštívila krásný okruh Spa Francorchamps, celý závodní víkend probíhal ve znamení tvrdých soubojů mezi jezdci na strojích Ducati a Kawasaki a stejně vypadaly i stupně vítězů, kdy v prvním závodě se na stupně vítězů mezi zelené dostal pouze Mertens. Druhý závod dopadl již ve znamení jezdců na rudých strojích. Vyhrál Polen před Falappou a Párovaném na Yamaze. Ve španělské Jaramě exceloval Rob Phillis a svým vítězstvím a druhým místem se dostal do průběžného vedení, ale Ducati zde také zásluhou Polena získala vítězství a Roche a Falappa se dostali také na pódium. Rakouský Österreichringu získal double Falappa a sekundovali mu Mertens, Polen a Roche. Do poloviny tehdejšího ročníku dospěla série v italském Mugellu, které zcela ovládly domácí stroje. Veterán Roche zde získal pole-position, dvojitě vítězství a zajel také nejrychlejší kola obou závodů. Vítečnou formu Ducati na domácí trati potvrdily další značkoví jezdci, kteří se v první jízdě za Rocheho umístili v pořadí Polen, Falappa a Mertens a v druhé jízdě Falappa, Polen a Fogarty. V Mugellu se situace, hrající Kawasaki do karet, otočila a v nadcházející asijské sérii závodů, kde byli jezdci na japonských strojích tradičně velmi silní, již obhájce titulu Polen nedovolil nikomu, aby atakoval jeho vedoucí pozici. Ve španělském Albacete se kromě tradičních závodníků na Ducati jedním třetím místem taky dobře představil domácí závodník Daniel Amatrian. V malajském Johru Bahru se o značkový double postarali Roche a Polen a v Sugu ho zajistil Polen. V nizozemském Assenu již mezi sebe na stupně vítězů jezdci na Ducati nikoho nepustili. Druhá zastávka v Itálii, tentokrát na okruhu Monza, byla poznamenává deštivým počasím a vítězem obou jízd se stal Pirovano na Yamaze, který byl uznávaný jako jeden z nejlepších závodníků v mokřích podmínkách vůbec. Ducati zde patřily zásluhou Mertense a Rocheho dvě druhá místa. V australském Phillip Isladu byli velice rychlí domácí jezdci, přesto se ale podařilo dosáhnout jedenkrát druhého a třetího místa a v druhé jízdě přidal Roche ještě vítězství. V posledním závodě sezóny v novozélandském Manfeildu Ducati dominovala a jedině domácí Slight na Kawasaki se dokázal dostat na stupně vítězů. Polen získal svůj druhý titul a se sedmadvaceti vítězstvími se stal nejúspěšnějším jezdcelem šampionátu. Vícemistrem série se stal Roche a na čtvrtém místě se objevil Falappa. V první desítce pak měla Ducati ještě zastoupení díky sedmému Mertensovi, osmému Amatrianovi a devátému Fogartymu, který ovšem neabsolvoval celou sezónu.

1993

Pro tento ročník japonští výrobci výrazně inovovali svůj strojový park a objevilo se i mnoho nových jezdeckých tváří. Většinu startovního pole tvořily značky Ducati a Kawasaki. Výtečné souboje z loňského roku měly být ještě napínavější jak díky inovovanému modelu Kawasaki ZXR 750, tak především díky nově příchozímu americkému mistrovi roku 1992, Scottu Russellovi. Tovární zastoupení Kawasaki mělo tedy složení Russel, Slight, Morillas, Bontempi a Rymer. O slovo se důrazně hlásila také Yamaha s novým modelem YZF 750 a Suzuki s GSX-R 750 W. Tento ročník byl navíc pro nás ještě atraktivnější zařazením brněnského Masarykova okruhu a my se tak mohli těšit na první návštěvu světové superbikové elity u nás.

Ducati pro tento rok přišla o dvě velká želízka v ohni. Dougu Polenovi již dva tituly ve WSBK stačily a vrátil se zpět do Ameriky a francouzský veterán Raymond Roche již ukončil aktivní kariéru a stal se šéfem továrního týmu Ducati. Pod jeho vedením nastupoval Carl Fogarty a Giancarlo Falappa, jejichž cílem bylo logicky zastoupení Polena a obhajoba titulu pro značku. V tomto týmu startoval také nováček Simon Crafar z Nového Zélandu. Záda jim měl krýt velezkušený Stéphane Mertens a naděje byly upírány také k španělskému Juanovi Gariggovi, který přišel z Grand Prix.

Úvodní podnik v anglickém Brands Hatch jen potvrdil předsezónní odhady. Double pro Ducati zde získal Falappa a pro Kawasaki dvě druhá místa urval Russell. Pro domácího Fogartyho šlo bohužel o velice smutný závod, který mu nepřinesl žádný bodový zisk. V podobném duchu se odehrával závod na německém okruhu Hockenheim, kde zaujal pohled na první startovní řadu, kde byly tři stroje Ducati na druhém až čtvrtém místě sevřeny dvěma stroji Kawasaki na místě prvním a pátém. Trénink byl však pro druhého Falappu velkým trápením a jeho nespokojenost s přípravou stroje se promítla menší ryze italskou roztržkou v boxech. V závodě nakonec dosáhly díky Falappovi a Russellovi na vítězství obě značky a Ducati na stupních vítězů reprezentoval ještě Fogarty a nováček Garriga. Ve španělském Albacete dominoval Fogarty a získal zde první double sezóny, ale kromě něj byly stupně vítězů plně obsazeny jezdci na Kawasaki. V Misanu dle očekávání získal double lídr průběžného pořadí, Falappa. Druhým místem v první jízdě zde zazářil domácí Marco Lucchiari na Ducati a chybějící třetí místo pro Ducati zajistil v druhé jízdě Fogarty. V závodě na rakouském Österreichingu doslova šokoval domácí Andrea Meklau na privátní Ducati, když před Slightem a Russellem na Kawasaki vyhrál první jízdu. V druhé jízdě se na pódiu objevili pouze jezdci na italských strojích. Vyhrál Falappa, druhý byl exmistr z let 1988 a 1989 Mertens, který v průběhu sezóny přesedlal z Yamahy na Ducati a třetí místo Meklaua potvrdilo, že mu domácí trať náramně sedí. 18. 7. 1993 se odehrál první závod WSBK v naší republice. V kvalifikaci byl nejúspěšnější Fogarty, následován Russellem a Slightem na Kawasaki, Pirovanem na Yamaze a první řadu uzavíral Falappa na Ducati. Do sedmé startovní řady se kvalifikoval náš Petr Šalé startující se svou Ducati na divokou kartu. V první jízdě po velkém souboji vyhrál Fogarty před Russellem a Slightem. Falappa na další Ducati byl klasifikován „až“ na pátém místě. Petr Šalé první závod nedokončil. V druhé jízdě měli našinci možnost zhlédnout znovu napínavý souboj Fogarty versus Russell, tentokrát ovšem s opačným výsledkem. Stupně vítězů doplnil Mertens na Ducati, když další stroj této značky přivedl na pátém místě exmistr Merkem. Náš Petr Šalé v druhé jízdě dokončil jako osmnáctý, což vzhledem k podmínkám, za kterých se závod zúčastnil, není rozhodně špatný výsledek. Bohužel napínavé souboje WSBK se u nás netěšily zrovna největší návštěvnosti, a tak jsme si na další návštěvu tohoto seriálu u nás museli ještě nějakou chvíli počkat. Po brněnském závodě se před vedoucího Falappu dostal jak Russell tak Fogarty, který se nadechoval k velkému výkonu. V Anderstorpu získal double a Falappa mu zde sekundoval druhým a třetím místem. V Johor Bahru opět exceloval a získal dvě vítězství, v obou jízdách následován Russellem a Pirovanem a v japonském Sugu, kde Kawasaki nasadila domácí šampiony Keichiho Kitagawu a Schoichiho Tsukamota, vyhrál první jízdu a dostal se do pětibodového vedení před Russella. V druhé jízdě ovšem havaroval a díky tomu se po pár hodinách dostal do vedení opět Russell. V obou jízdách doplňovali vítězné jezdce domácí Kitagawa a Tsukamoto. Fogarty se ovšem nevzdal a v nizozemském

Assenu Russella dvakrát porazil a připsal si čtvrtý double sezóny. Na stupně vítězů se zde v druhé jízdě dostal také Mertens s Ducati. Falappa, kterému skvěle vyšel start sezóny, ztratil formu a často závod končil předčasně kvůli pádu. Nejinak tomu bylo v italské Monze, kde se v první jízdě neprosadil na pódiu žádný ze strojů Ducati. Druhý závod se jel za deštivých podmínek, což Falappovi svědčilo a získal zde poslední pódiové umístění a to rovnou to nejcennější. Na domácích podnicích se Fogartymu vůbec nedařilo. Již v úvodu sezóny na okruhu v Brands Hatch nebodoval a nyní v Donigton Parku v první jízdě podlehl Russellovi a v druhé havaroval. Žádný z jezdců Ducati ho nedokázal zastoupit, a tak přišel již třetí závod sezony, kdy značka neměla na stupních vítězů ani jednoho jezdce. Russel, zde navíc získal double a Fogarty by musel ve zbývajících dvou závodních víkendech naprosto excelovat, aby dosáhl mistrovského titulu. V portugalském Estorilu se mu ovšem první jízda zrovna nevyvedla a první vítězství zde získal Pirovano na Yamaze. Nedařilo se i Russellovi, a tak ještě nebylo nic ztraceno. Neradostný výsledek z první jízdy, kdy již počtvrté Ducati neměla zástupce na stupních vítězů, napravil Fogarty v druhé jízdě, kterou suverénně vyhrál před Russellem. K poslednímu podniku sezóny, který se měl odehrát v Mexiku, odjížděl Fogarty se ztrátou devětadvaceti bodů na Russella a šanci na titul tak ještě měl. Bohužel po prvním tréninku na okruhu bratří Rodriguezových musel být podnik z důvodu nedostatečné bezpečnosti zrušen. Na dráhu létaly míče z nedalekého hřiště a dokonce se objevil dovádějící pes. Tato skutečnost spolu s častými Fogartyho výpadky přinesla titul Russellovi. Ten měl sice jen pět vítězství, ale jen dvakrát nebodoval. Zato Fogarty se pyšnil jedenácti trumfy, ale celkem pětkrát na body nedosáhl, a tak dosáhl „jen“ na pozici vicemistra. Pohár konstruktérů nakonec díky devatenácti vítězstvím získala Ducati, když druhá Kawasaki dosáhla vítězných vavříků jen pětkrát. V konečném pořadí jezdců se Falappa propadl až na páté místo. Třetí nejlepší jezdec na Ducati byl Mertens na sedmé příčce a poslední závodník značky v top-ten byl desátý Mauro Lucchiari. Exmistr světa Merkel dosáhl až na jedenáctou příčku následován Garrigou a vítěz rakouského závodu Meklau byl klasifikován až jako patnáctý.

Ducati nehodlala přepustit své pozice japonským továrnám, a tak pro příští rok připravovala zbrusu nový závodní model.

1994

V Ducati věděli, že pokud chtějí udržet současné pozice před stále se zlepšujícími japonskými značkami, musí přijít s naprosto novou technikou, jelikož řada 851/888 měla původ ve stroji z roku 1988 a dosáhla již vrcholné hranice možného vývoje. Tato veleúspěšná řada dosáhla 78 vítězství a tří titulů v MS značek. Na tyto úspěchy měl navázat dnes vpravdě legendární model 916, který se od předešlých strojů výrazně lišil. Baculaté tvary modelů 851/888 byly nahrazeny netradičně štíhlou stavbou stroje a aerodynamickou karotáží. Výraznou novinkou byla zadní kyvná vidlice s letným uchycením zadního kola, která spolu s výfuky Termignoni umístěnými pod sedlem dominovala zadní části stroje. Stroj byl vybaven mikroprocesorovým centrem vyhodnocujícím všechny údaje ze senzorů a starajícím se o data zobrazované na digitálním přístrojovém panelu. Stroj byl zabalen do účelně

anatomicky tvarované karotáže o objemu 17 litrů. Kapotáž měla ve své spodní části mohutný oválný otvor, jímž procházel chladný vzduch k bohatě dimenzovaným, konkávním chladičům olejové kapaliny. Motor byl proti typu 888 posunut více dopředu. Šlo o vidlicový dvouválec do „L“ s objemem 916 ccm. Vrtání zůstalo stejné jako u modelu 888 a to 94 mm, zdvih se zvětšil na 66 mm. Motor vybavený desmodromickým rozvodem 2 x OHC dosahoval výkonu 100 kW při 9000 ot./min. a kompresním poměru 11:1. Primární převod byl řešen pomocí čelního soukolí a sekundární převod zajišťoval řetěz. Stroj vybavený šestistupňovou převodovkou byl schopný vyvinout rychlost až 286 km/h. Přední vidlice od výrobce Öhlins byla typu upside-down s průměrem kluzáků 41 mm a zdvihem 127 mm. Zadní jednoramenná kyvná vidlice byla vybavena pružící jednotkou od stejného výrobce a její zdvih byl 130 mm. Brzdový systém pocházel od firmy Brembo. Přední kolo bylo vybaveno dvěma kotouči o průměru 300 mm uloženými v plastovém ochranném obalu. Zadní kolo brzdil jeden kotouč stejného výrobce. Stroj byl vybaven nádhernými pětiparskovými koly Marchesini o průměru 17 palců. Jako obutí byly využívány pneumatiky Michaelin radial.

Ducati nebyla jediná, kdo zbrojila. Honda přišla s novým modelem RC 45 vybaveným vstřikováním paliva. Tento nový stroj měl vodit Novozélandčan Aaron Slight, který se významně podílel na dosavadních úspěších Kawasaki, a Doug Polen, kterého Honda vykoupila ze smlouvy s Ducati za 360 000 dolarů. Jezdeckých změn bylo více. Po dlouhá léta nejlepší jezdec Yamahy, subtilní Ital Fabrizio Pirovano, přešel k Ducati, kde pro něj byl připraven nový model 916. Opačným směrem se vydal jeho krajan Mauro Lucchiari, ale zanedlouho Yamahu vyměnil zpět za Ducati. V sedle Ducati se také objevil nadějný Brit James Witham, který byl velkým bojovníkem nejen na závodní dráze, ale později úspěšně přemohl rakovinu a dokázal se k závodům vrátit. Poprvé se také setkáváme s Australanem Troyem Corserem, jenž se později stal velkou oporou značky. Největší podporu továrny měli logicky jezdcí týmu Ducati Corse, Carl Fogarty a Giancarlo Falappa, kteří měli za úkol s novým modelem deklasovat čtyřválcovou konkurenci.

První závod se odehrával opět v Donington Parku, kde se na stupně vítězů dostali jezdcí Ducati, Kawasaki a Hondy. Fogarty zde dosáhl jednoho vítězství a jednoho druhého místa a dvě třetí místa přidali nováčci značky, Pirovano a Corser. V následném podniku na okruhu Hockenheim Fogarty havaroval již v tréninku na olejové skvrně a přivodil si frakturu paže a značka upírala své naděje na zkušeného Falapu. V Hockenheimu nakonec dosáhl dublu obhájce titulu Russell, což bylo pro Ducati, která zde měla zastoupení na stupních vítězů pouze díky Pirovanově druhému místu v druhé jízdě, velice špatné. Následovalo italské Misano, kde Falappa získal první a druhé místo, ale stejného výsledku dosáhl Russell, který se tak udržel v průběžném vedení. V domácím závodě se třetím místem ve druhém závodě na pódium prosadil Mauro Lucchiari, jedoucí na starém modelu Ducati 888. Ducati chtěla za každou cenu získat zpět ztracený jezdecký titul a na Falappu byl vyvíjen nemalý nátlak, což nemohlo dopadnout dobře. V tréninku na okruhu v Albacete byl pro Falappu velmi nešťastným. Těžce havaroval, zranil si hlavu a několik dní zůstal v kómatu. Kariéra tohoto skvělého jezdce skončila, ale po dlouhé době se téměř plně zotavil a dodnes ho můžeme vídat v zákulisí, nejčastěji v boxu Ducati. Loni dokonce jako čestný host spolukomentoval závod WSBK v České republice, bohužel naše publikum zvyklé spíše na závody Grand Prix ho z valné většiny vůbec neznalo. V Albacete byl naštěstí pro Ducati

zpět v plné formě Fogarty, který i přes nedoléčené zranění dvakrát vyhrál, pokaždé následován Slightem na Hondě a Whithamem na Ducati. Fogarty svůj úspěch plně zopakoval na Österreichringu, dvakrát následován domácím Meklaem na privátní Ducati a dvojnásobným mistrem světa Polenem, který v tomto roce jel s tovární Hondou. Na novém okruhu v indonésckém Sentulu v první jízdě trumfoval nadějný Whitham a v druhé jízdě ukořistil vítězství Fogarty, který v první jízdě propálil píst. Ducati tak získal již sedmé vítězství v řadě a rázně tak vykročila k dalšímu titulu v MS značek. V japonském Sugu byl obhájece titulu Russell k neporažení, a tak dvě druhá místa vybojovaná Pirovanem a Fogartym nebyla pro Ducati rozhodně špatná. Karta se obrátila v Assenu, kde exceloval zase Fogarty a získal zde suverénně zde double. Lucchiari zde i přes starší techniku vybojoval v druhé jízdě třetí místo a ukázal, že by jeho forma v závěru sezóny měla nahánět strach i mnohým továrním pilotům. V Mugellu patřilo domácí Ducati v první jízdě zásluhou Fogartyho a Corsera druhé a třetí místo. Druhá jízda již byla v režii Fogartyho a v dobrém světle se opět ukázal třetí Lucchiari. K domácímu závodu v Donington Parku příjžděl Fogarty s náskokem dvaatřiceti bodů na druhého Russella, ale domácí půda mu byla snad zakletá. Oba dva deštivé závody vyhrál Russel a Fogarty, potácející se na hranici bodovaných umístění, si značně ztížil boj o titul, když Russellovi dovolil zmenšit odstup na pouhých pět bodů. Čest značky zachraňoval Corser, který dojel dvakrát druhý a Lucchiari, který opět dosáhl na jedno třetí místo. Před závěrečným podnikem, konajícím se na superrychém okruhu na australském Phillipově ostrově, se dalo napětí mezi Fogartym a Russellem doslova krájet a první jízda znamenala nevídanou bitvu, ze které vítězně vyšel Fogarty a zvýšil tak svůj náskok na osm bodů. Nic však nebylo definitivně rozhodnuté a boj o titul pokračoval v posledním závodě sezóny. Zajímavý souboj však záhy končil, když Američana potkal defekt a Fogarty, který dojel druhý před domácím Corserem, se stal po Rochovi druhým evropským mistrem světa této kategorie i přes své zranění v úvodu sezóny. Ducati dosáhla s novým modelem dvanácti vítězství a celkově jich měla již devadesát. Naproti tomu nový model Hondy i přes hvězdné obsazení továrního týmu nevyhrál ani jednou. Ducati tedy získala v MS značek již čtvrté prvenství v řadě a po roční odmlce získala zpět i jezdecký titul. Dalším závodníkem značky v konečném hodnocení byl šestý Andrea Meklau následovaný Jamiem Whithamem. Fabrizio Pirovano obsadil devátou příčku a jedenáctý byl Troy Corser, který se však věnoval spíše mistrovství USA, kde také v týmu Fast by Ferraci exceloval. Dvanáctý byl Mauro Lucchiari, který doplatil na nevýrazný začátek sezóny, když zkoušel závodit na Yamaze. Veterán Mertens již na elitu nestačil a připsal si čtrnácté místo následován Falappou, který před svou havárií absolvoval pouze tři závody.

1995

Před začátkem sezóny přemýšleli promotéři seriálu, bratři Flamminiové, jak omezit nadvládu Ducati a zavedli tak nové technické regule pro dvouválcové motocykly. Váhový limit těchto stojů byl v úvodním ročníku 140 kg a později 150 kg, v této sezóně byl tento limit navýšen na 155 kg, což samozřejmě hrálo do karet japonským výrobcům s čtyřválcovými motory. Další podstatnou změnou

bylo přijetí bodovacího systému z Grand Prix, tedy 25 bodů za vítězství, 20 za druhé místo, 16 za třetí a tak dál až do jednoho bodu za patnácté místo. Do šampionátu se vrátila italská Bimota, prezentovaná modelem SB 7 v týmu Greco. Silně inovován byl také tovární tým Yamaha World SB, za který jezdil vítěz loňského závodu slavné čtyřadvacetihodinovky v Le Mans, Yasumato Nagai a nově přichozí vycházející americká hvězda: Colin Edwards. V tomto týmu se také objevilo mnoho uznávaných odborníků, z nichž někteří, jako například Davide Brivio, spolupracují dnes s Valentinem Rossim. Kawasaki rozšířila počet svých továrních motocyklů a v týmu Muzzy, startoval mladý Australan Anthony Gobert, který zazářil v domácím závodě na konci minulé sezóny a Němec Jochen Schmidt, který zářil v GP250. O konkurenci tedy měla Ducati postaráno. Jezdecké složení předních týmů Ducati zůstalo stejné, ale nyní již všechny lepší týmy disponovaly modelem 916. Jediným nově přichozím hvězdným pilotem byla budoucí italská stálice Pierfrancesco Chili. Velkým bylo také rozhodnutí Troye Corsera upustit od amerického šampionátu a naplno se věnovat WSBK. Carl Fogarty konečně mohl svůj stroj dekorovat číslicí jedna a nemínil slevit ze svých skvělých výkonů, což potvrdil doublem hned v první závodě na okruhu Hockenheim. V první jízdě se za něj dokázal na druhé místo prosadit Pirovano, ale zbylé pódiové pozice obsadil domácí Schmidt na Kawasaki a Slight na Hondě. Druhý tovární jezdec této značky Doug Polen nebyl spokojen s kvalitou stroje, a tak tým záhy opustil. Domácí Misano dopadlo pro Ducati nejlépe jak mohlo, doublem zde dosáhl Mauro Lucchiari, který se po loňských překvapivých výkonech stal Fogartyho stájovým kolegou. Fogarty zde byl dvakrát druhý a v obou případech byl těsně následován Corserem, takže stupně vítězů byly kompletně „rudé“. Situace se málem opakovala v Doningtonu. Fogarty konečně zlomil smůlu na domácí půdě a dvakrát zvítězil. V první jízdě ho následoval Corser a domácí Whitham, v druhé Chilli a po velkém boji se mezi jezdce na Ducati vetřel také Slight pilotující Hondu. I v Monze patřily značce obě dvě vítězství. První závod vyhrál Fogarty před zle dotírajícím Slightem a Colinem Edwardem, který si tak připsal svoje první pódiové umístění. Druhý závod ovládl domácí Chilli následován Fogartym a opět Slightem. Od začátku sezóny se jelo již osm jízd a na nejvyšší stupínek i přes upravené technické regule nevystoupil nikdo jiný než Ducati. Toto se mělo změnit na velice technické trati ve španělském Albacete. Slight jedoucí v obrovské formě získal pro Hondu další vítězství po dlouhých pěti letech. Ve strhujícím souboji se přetahoval s Fogartym a Corserem, kteří nakonec dokončili v tomto pořadí. Toto „zaváhání“ Fogarty napravil v druhé jízdě, kterou vyhrál, a Slighta nakonec na třetí místo odsunul Chili. Statisticky velice důležitý byl následující podnik na Slazburgringu, kde Fogarty získal již své třicáté vítězství, které bylo navíc stým vítězstvím pro Ducati. Na druhém místě skončil Gobert, který se poprvé letos prosadil na vyšší pozici a Corser třetím místem potvrzoval další úspěšný den pro Ducati. A nemohl ho potvrdit lépe, než vítězstvím v druhé jízdě, kde ho následoval Fogarty a Gobert. Šampionát se dostal přes svou půli a nyní ho hostil velice nebezpečný americký okruh Laguna Seca, proslulý svou negativně klopenou šikanou „corkscrew“ neboli vývrtkou. V první jízdě zde trumfoval Gobert před Corserem a domácí budoucí hvězdou: Miguelem Duhamelem na Hondě. Corser v druhé jízdě využil znalosti okruhu ze svého působení v americkém národním mistrovství a s přehledem zvítězil před Gobertem a zabránil tak Kawasaki v zisku doublem. Na třetí místo se probojoval v USA působící Australan Mike Hale na Ducati. Tento závod byl jediným v sezóně, kdy Fogarty nestál na pódiu. Vynahradil si to však

dvojitým vítězstvím v domácím Brands Hatch, kde se v první jízdě dokázal prosadit na druhé místo Troy Corser. V japonském Sugu i přes velkou účast silných domácích jezdců Ducati nikdo neporazil, o což se postaral Corser a Fogarty. Dvakrát na stupně vítězů se zde postavil domácí Nagai, ale bohužel naposled. Přišel nizozemský Assen a s ním další double Fogartyho a třetí místo Corsera. Povedený závodní víkend to ale rozhodně nebyl. Dvě kola před cílem druhé jízdy uklouzl zmiňovaný Nagai na olejové skvrně, letícím motocyklem byl zasažen do hlavy a japonský pilot se stal první obětí WSBK. Tovární tým Yamaha na znamení smutku odstoupil ze zbývajících částí šampionátu a série tak přišla o velmi dobré jezdce. Zbytek sezóny byl tímto neštěstím samozřejmě poznamenán, ale bojovalo se stále na ostří nože. Fogartyho obhajoba titulu byla již téměř jistá a největší boje se tak daly čekat mezi Australany Corserem a Slightem, kteří se pravidelně střídali na druhém místě průběžného pořadí. V indonéském Sentulu vyhrál opět Fogarty právě před Corserem a Slightem, ale svůj výsledek pro poruchu stroje nemohl v druhé jízdě pro poruchu stroje zopakovat. Zaslouhou Slighta Ducati již podruhé ukončila svou vítěznou šňůru v tomto ročníku na počtu osmi jízd. Corser však na druhém místě zdatně sekundoval a na pódium se po delší době dostal také Chili. Poslední závod sezony na australském Phillip Islandu byl v režii domácích jezdců. První závod vyhrál Corser před Slightem a Crafarem, v druhém kraloval Gobert před Fogartyem a Corserem. Ducati musela být nadměru spokojená, zvítězila v dvaceti jízdách z celkových čtyřiaadvaceti, dosáhla celkově stodeseti vítězství a již popáté v řadě za sebou trumfovala v MS značek. Fogarty suverénně obhájil titul a vicemistrem se stal po velkém boji Corser. V nejlepší desítce měla značka ještě osmého Chiliho a devátého Lucchiariho. Sedmý Pirovano v půli sezóny přešel zpět k Yamaze.

1996

Přišel rok 1996 a s ním mnoho změn. Znovu se měnily technické regule a minimální hmotnost dvouválcových motocyklů byla zvýšena na 162 kg, což mělo opět omezit nadvládu Ducati a více vyrovnat startovní pole. Největším trhákem sezóny byl přestup „krále“ Fogartyho od Ducati do továrního týmu Castrol Honda. Zde se připojil ke Slightovi, který loni předvedl, že tato značka má šance sbírat vítězství. Kawasaki po loňském, ne zrovna úspěšném, roku inovovala strojový park a představila zbrusu nový model ZX 7 RR. Suzuki také nelenila a se strojem GSX-R 750 R třetí generace poprvé oficiálně nastoupila se svým továrním týmem ve složení John Reynolds a Kirk McCarthy. Také tým Yamaha SBK měl velké ambice a nebýt loňské tragédie, rozhodně by již loni neskončil špatně. Do týmu Ducati Corse přišel z GP500 prakticky vyhozený Američan John Kocinski. Kocinski byl velice kontroverzní závodník. Jeho jezdecké kvality byly nezpochybnitelné, ale šlo o velice nevyrovnanou osobnost, dalo by se říct, že šlo téměř o labilního člověka. Jeho týmovým kolegou byl britský nadějný mladíček Neil Hodgson a Ducati Corse tak rozhodně měla reálnou vidinu obhajoby titulu. Kocinski potvrdil své kvality hned v prvním závodě v italském Misano. Dvakrát zde zvítězil před Corserem a Chilim. Ducati tak na stupně vítězů nepustila jinou značku a směle vyrazila k další obhajobě titulu. V Doningtonu kraloval zase Corser. Další dvě pódiová umístění patřila

Gobertovi a jedno Crafarovi. Oba zastupovali Kawasaki. Jednoho druhého místa dosáhla také Honda, ale ne zásluhou domácího Fogartyho, jak by se dalo čekat, ale díky Slightovi. Následující Hockenheim byl pro přední jezdce na Ducati doslova pohromou. Všichni postupně odstupovali pro pády, a tak Corserovi nebylo nic platné nejrychlejší kolo prvního závodu. Trumfoval Slight, čest Ducati zachraňoval Kocinski a třetí dojel stále se lepšící Colin Edwards na Yamaze. V druhé jízdě se konečně z prvního vítězství v tomto roce radoval Fogarty, který si na Hondu teprve zvykal. Následoval ho Slight a opět jediným jezdce na Ducati na pódiu byl Kocinski. V domácí Monze se jezdce na Ducati pády také nevyhnuly a po prvním závodě dokonce nikdo z nich nevystoupil na pódium. Opět se radoval Fogarty před Slightem a tentokrát je doplnil Edwards. V druhé jízdě trumfoval za vydatné podpory domácího publika potlučený Chili před Slightem a Fogartym. V této době se projevila velice zvláštní povaha Kocinského. Přes jeho poměrně slibnou pozici v šampionátu a pozici tovární jedničky měl John naprosto jiné představy o svých podmínkách a začal tak své klasické intermezzo proti vedení týmu. V té době prohlásil tehdejší ředitel Ducati Corse a bývalý závodník Virginio Ferrari, že buď je on blázen, nebo pochází Kocinski z jiné planety. Po takovém výstupu začala Ducati upínat naděje především na jiné jezdce, ale i tak si Kocinski rozhodně nemohl stěžovat. 30. 6. 1996 se šampionát WSBK vrátil na brněnský okruh. Nejlépe se u nás prezentoval Corser, který zde doublem značně potěšil vedení jeho týmu Promotion Power Horse a samozřejmě také Ducati. Poprvé ho následoval Fogarty a Slight, v druhé jízdě si pořadí jezdci na Hondách vyměnili. K závodu nastoupili také čtyři domácí jezdci, Michal Bursa a tehdy ještě také Jiří Mrkvývka junior, sedlali Kawasaki a Ondřej Lelek spolu s Petrem Šalém, který již atmosféru WSBK okusil v roce 1993 startovali na Ducati. Bohužel Lelek se do závodu nekvalifikoval a Šalé nedokončil ani jednu jízdu. Fandů se opět moc nedostavilo, a tak se Česká republika pro příští roky na listině pořadatelských zemí logicky neobjevila. První jízda na americké Laguně Sece byla zcela v režii jezdce Ducati. Vyhrál domácí Kocinski před Corserem a svého prvního umístění v nejlepší trojce dosáhl Neil Hodgson. V druhé jízdě své umístění dokázal zopakovat pouze třetí Corser. V Brands Hatch se na nejvyšší post po pádu Corsera vrátil Chili následován Gobertem a třetí byl Kocinski. Svůj pád si vítězstvím v druhé jízdě vynahradil Australan Corser, jenž dokončil před krajanem Gobertem a mladým Američanem na Yamaze Edwardsem. V Sentulu navázal na předchozí formu Kocinsky, když dvakrát zvítězil, na druhém a třetím místě se vystřídali Slight a Fogarty. Pro Slighta a Hondu vše vypadalo velmi nadějně, neboť před závodem v japonském Sugu se octli na vedoucí pozici průběžné klasifikace. V Sugu Honda sice dvakrát zvítězila, ale nebyla to zásluha ani jednoho z jezdce týmu Castrol Honda. Poprvé zde vyhrál Yuichi Takeda před dvěma Yamahami, pilotovanými budoucími hvězdami WSBK Noriyukim Hagou a Watarem Yoshikawou. Druhá jízda patřila Takumovi Aokimu, pocházejícím z velkého závodnického klanu Aokijů, Ducati zde zachraňoval druhý Kocinski a na třetí místo dosáhl Slight. Sugo bylo osudové pro Yamahu, tentokrát se zde zranil její nejlepší jezdec Colin Edwards. V šampionátu také nepokračoval Anthony Gobert, který byl naprosto nespokojen se svým strojem. V Assenu dvakrát trumfoval, stejně jako loni, Fogarty, který se nemohl s čtyřválcem naplno sžít, a tak zanedlouho poté prohlásil, že obnovil smlouvu se svou „domovskou“ Ducati, což mu vyneslo jeden a půl milionu tehdejších německých marek. Ducati zde zastupoval v první jízdě druhý Chili a v druhé jízdě na stupně vítězů vystoupil Corser a Kocinski. Závěr

seriálů se odehrával ve znamení velkých soubojů a mohutného finiše Ducati. Díky dvěma vítězstvím se Corser posunul na vedoucí pozici a uzdravený Edwards a Kocinski, útočící na celkové třetí místo, získali každý po jednom druhém a třetím místě. Vyvrcholení přišlo v australském Phillip Islandu. Velice napínavý souboj o vítězství se odehrál ve složení Gobert, Edwards, Slight. Posledně jmenovaný neměl co ztratit, a tak jel „vabank“, což se promítlo v pádu a ztracení poslední naděje na mistrovský titul. Díky tomuto se na třetí místo prosadil nový šampión Troy Corser. Druhá jízda se odehrála v podobném stylu, ale Slight tentokrát dojel do cíle, v němž bylo pořadí Gobert, Slight, Edwards.

Ducati tedy titul obhájila a Corser se stal prvním australským mistrem světa WSBK. Kocinski nakonec také zabojoval a sesadil Fogartyho z celkového třetího místa a Chilli dosáhl na místo šesté. Mladičký Brit Hodgson překvapil celkově desátým místem a ukázal svůj potenciál. Jen o osm bodů za ním zaostal mladý Američan Mike Hale, další jezdec na Ducati.

1997

Loňský mistr Troy Corser společně s krajanem Anthony Gobertem zamířili do GP500 a spousta dalších zvučných jmen přestoupila do nově vzniklé nižší třídy mistrovství světa supersportů (WSS). Odešla taková slavná jména jako Mertens, Pirovano, Lucchiari, Casoliny či Guareschi. Přesto se opět očekávaly velké souboje. Avizovaný návrat Fogartyho k Ducati doplnil transfer druhým směrem, a to když uvolněné místo v továrním týmu Castrol Honda vzal za vděk Kocinski. Kawasaki Racing nyní jela ve složení Simon Crafar a nově příchozí Japonec Akira Yanagawa. Tým Yamaha World SBK posílil mistr světa z roku 1993 Scott Russell, který s přidal k nyní už velice rychlému Edwardovi. V týmu Suzuki World SBK startoval mladý Američan Mike Hale a anglický James Whitham, který přemohl rakovinu. Ducati Corse nyní ve složení Fogarty, Hodgson tak rozhodně nebyla jediným top týmem a pole bylo velmi vyrovnané. Šampionát začal netradičně v australském Phillip Islandu, kde Ducati nedopadla nejlépe. Dvakrát výhrála Honda v sedle s Kocinským a Slightem a jediné pódiové umístění pro italskou továrnu bylo druhé místo Fogartyho v první jízdě. Druhý závod v italském Misano již dopadl díky vítězství Chilliho a dvěma třetím místům Fogartyho značně lépe, ale byl to Kocinski, který díky zdejšímu druhému místu a následnému vítězství zvětšil svůj náskok v čele průběžného pořadí. To ovšem přestalo platit v anglickém Doningtonu. Kocinski zde nestál ani jednou na pódiu a Fogarty toho využil a dotáhnul se díky jednomu vítězství a druhému místu. V druhé jízdě se prosadil také vítěz z Milana Pierfrancesco Chili, který stanul na druhé příčce. V německém Hockenheimu se v prvním závodě jezdcí na Ducati na pódium nedostali. Dominovala zde Honda v čele se Slightem a druhým Kocinským. Na třetí místo se letos poprvé prosadil mistr z roku 1993 Scott Russell startující pro tento rok s Yamahou. Drouhou jízdu vyhrál Fogarty, před Akirou Yanagawou na Kawasaki a uzdraveným Jamesem Whithamem na Suzuki. Přišla Monza a s ní k nelibosti domácích Ducati další dominance Hondy. První dvě místa patřila Kocinskému a Slightovi a třetí Fogarty jim vpravdě sekundoval. Situaci zlepšil vítězstvím v druhé jízdě Chili, ale Kocinski získal druhé místo a průběžně tedy pořád vedl. Na pódiu se opět objevil Angličan Whitham. V americké Laguna Seca zhlédli diváci dva téměř totožné souboje.

V obou případech porazil domácí Kocinski Fogartyho a na stupních vítězů je doplnil Kanadčan Duhamel na Hondě. V Anglickém Brands Hatch se očekávalo, že na tahu bude domácí Fogarty, ten ovšem v první jízdě havaroval. Výtečně ho zastoupil Chili, který zvítězil před Yanahamy Russella a MacKenzieho. Svou chybu Fogarty odčinil vítězstvím v druhé jízdě, ale Kocinski dokončil jako druhý před Rutterem na další Hondě, a tak Fogartyho na vedoucí příčku stále chyběly čtyři body. Zdejší double pro Ducati znamenal dotažení Hondy v poháru konstruktérů na odstup pouhých čtyř bodů. Následoval nesmírně dramatický závod na novém rakouském závodisti A1 Ring. Po celý první závod bojovala o vítězství skupinka Fogarty, Yanagawa, Slight a Chili, která závod dokončila ve jmenovaném pořadí. Ve druhé jízdě doplnil skupinku ještě Kocinski a ten byl Carlovi osudný. Fogarty znovu zachyboval, nedobrzdl do zatáčky a „seštelil“ Kocinského a oba se octli v kačírku. Závod nakonec senzačně vyhrál mladý Yanagawa na Kawasaki před továrním duem Hondy v pořadí Slight a Kocinski, který se ještě dokázal vrátit na pódiovém umístění. Díky tomu vzrostl jeho náskok na šest bodů a stejně velký náskok před Ducati měla Honda v MS značek. Dalším velmi napínavým závodem byl holandský Assen. Tato trať strojům Ducati vždy seděla a navíc patřila mezi Fogartyho oblíbené závodisti. O to výše musí být hodnocen famózní výkon Kocinského, který v první jízdě z původního desátého místa dokázal zaútočit na vedoucího Fogartyho a na konci závodu také získat jeho skalp. Ve druhé jízdě se již „Foggy“ nenechal zahanbit a s přehledem vyhrál, když Kocinski dokončil třetí. V obou případech pódium doplňoval další „dukatista“ Chili. Pozice se tak srovnaly a tři závody před koncem začínal souboj o titul jako by od začátku. Nicméně k velkému konečnému souboji nedošlo. V Albacete Fogarty špatně odstartoval a ve snaze dohnat vedoucí dvojici na továrních Hondách opět havaroval. Kocinski tak po svém vítězství vedl již o sedmadvacet bodů. K druhé jízdě nastoupil Fogarty značně potlučený a nepřidala mu ani brzká kolize s dravým Španělem Lavillou. Carl se propadl až do skupiny bojující o desáté místo a mezi mladými a riskantně jedoucími krajany Hodgsonem, Whithamem a Američanem Halem se neubráníl další chybě, tentokrát již fatální. Fogarty promarnil šanci stát se první trojnásobným mistrem světa a nakonec si vylil zlost na týmu Ducati Corse, když poznamenal, že když před dvěma lety získal titul, byl na rozdíl od tohoto roku stroj precizně připraven a že tým by se měl zamyslet. Carl chtěl dokonce přestoupit k Suzuki, ale pak vychladl a začal uvažovat reálně. Fogartyho sok Kocinski se zde naopak dvakrát postavil na stupínek nejvyšší, když ho dvakrát na pódiu doplnil týmový kolega Slight a Simon Crafar na Kawasaki. V japonském Sugu vyhráli domácí jezdcí Yanagawa a první vítězství sezóny pro Yamahu získal Noriyuki Haga, který se připravoval na plnou účast ve WSBK v příštím roce. Na stupních vítězů se opět ukázal výtečně jedoucí Crafar. V závěrečném Sentulu zvítězil opět Kocinski před Slightem a na pódium se vrátil Fogarty. Bouřlivák Kocinski se naplno projevil v druhé jízdě, kdy doslova pár metrů před cílem brutálním způsobem vyřadil Simona Crafa a připravil ho o jeho první vítězství. Korunovaný mistr tak paradoxně přišel o možnost bodovat ve všech jízdách MS. Po dlouhém půstu v podobě pěti závodů se tak Ducati opět vrátila tam, kam patří, na post nejvyšší. A Fogarty završil nepovedenou sezónu vítězstvím před Yanagawou a Hagou. Tento ročník se dá považovat za historicky nejvíce deštivý a mnoho odborníků tuto skutečnost považuje za důvod Kocinského titulu, jelikož „little John“ na vodě vynikal.

Ducati přišla nejen o jezdecký titul, ale přerušila také šňůru šesti vítězství v MS značek, když ji Honda nakonec předčila o šestačtyřicet bodů. Fogarty se tedy stal „pouze“ vicemistrem a Chili obsadil sedmou příčku. Neil Hodgson si od loňska polepšil o jednu příčku na celkové deváté místo, ale čekalo se od něho rozhodně víc, a tak musel odejít ke Kawasaki. Jeho čas však měl teprve přijít. Všichni také čekali na návrat exmistra Corsera, kterému se ve „velkém světě“ GP500 vůbec nedařilo.

1998

Loňské napínavé a vyrovnané souboje ještě zvedly popularitu série a promotérská organizace Flammigny Group toho chtěla patřičně využít. WSBK se od klasické Grand Prix vždy značně lišilo, například systémem dvou závodních rozjížděk během jednoho dne, a nabízelo divákům netradiční podívanou. Od této sezóny byla zavedena další specialita tohoto šampionátu superpole. Šlo o dodatečný čtyřicetiminutový kvalifikační trénink, ve kterém se započítávalo jezdcům maximálně dvanáct kol a zúčastnili se ho jezdcové, co se dostali do nejlepší šestnáctky v klasické kvalifikaci. Názory na tuto novinku byly rozporuplné a někteří říkali, že celou sezonu tohle pravidlo nemůže přežít. Opak se stal pravdou a dnes jde o nedělitelnou součást šampionátu, která zaujme svou značnou napínavostí. Dalším trhákem této sezóny byl návrat mistra z roku 1996 Troye Corsera. Ducati chtěla za každou cenu znovu dobýt své předchozí pozice a ostřílené trio jezdců Fogarty, Corser a Chili spolu s tovární technikou a pozměněným managantem týmu Ducati Corse, který nyní vedl Davide Tardozzi, toho mělo být zárukou. Změny proběhly samozřejmě i u jiných továren. Od Hondy musel odejít loňský mistr Kocinski a byl nahrazen dalším a stále se lepším Američanem Colinem Edwardsem, který stanul po boku veterána značky Slighta. Uvolněné místo u Yamahy po Edwarsovi zaplnil nadějný Japonec Noriyuki Haga a vnesl do týmu Yamaha World SBK nový život. Suzuki opustil Mike Hale a na jeho místo se dostal zkušený Novozélandčan Peter Goddard. U Kawasaki pak Crafařa, jenž odešel do GP500, nahradil loňský jezdec Ducati Corse Neil Hodgson. Za zmínku určitě stojí, že poprvé v historii absolvoval celý šampionát jezdec české národnosti. Svoji dlouholetou kariéru ve WSBK totiž toho roku započal brněnský závodník Jiří Mrkývka, tehdy však ještě v sedle čtyřválcové Hondy RC 45. Úvodní závod se odehrál na známé trati Phillip Island a vše vypadalo podle prognóz. První jízdu vyhrál Fogarty před domácím Corserem a velkým překvapením, Noriyuki Hagou, kterému ve své první kompletní sezóně WSBK motivace rozhodně nechyběla. Naprosto nečekaně vyhrál druhou jízdu, následován Slightem a Fogartym. Nikdo jeho vítězství nebral moc vážně, ale Haga v následném závodě v Doningtonu Parku dvěma vítězstvími dokončil zlatý hattrick a vypálil pochybovačům rybník. Yamaha se mohla radovat, že na tohoto jezdce vsadila. V obou jízdách byl Haga následován jezdcem na Ducati. Corser byl dvakrát druhý a Fogarty s Chilim si připsali třetí místo. To ovšem nic neměnilo na skutečnosti, že Haga překvapivě vedl průběžné pořadí stejně jako Yamaha. V Monze, domácí trati Ducati, došlo k dalšímu překvapení. Nováček v sedle Hondy Colin Edwards předvedl fantastické výkony a získal zde svůj první double. V první jízdě ho na druhém místě doplnil stájový kolega Slight a nejlepší Ducati „až“ na třetím místě přivedl do cíle Corser. V druhé jízdě již Ducati trochu vylepšila

bilanci a na pódiu měla dva jezdce, druhého Fogartyho a třetího Chiliho. Ve španělském Albacete se vše vrátilo do starých kolejí. Vyhrál zde Chili před Corserem a druhý závod patřil Fogartymu a Corserovi, mezi které se vklínil Slight na Hondě. V německém Nürburgringu se na stupínek nejvyšší vrátil Slight před Edwardsem a Chilim, který se z vítězství radoval v druhé jízdě, následován Edwardsem a Corserem. Italské Misano bylo propadákem pro Chiliho, který byl před domácími diváky přemotivován a nedokončil ani jednu jízdu. Kraloval zde Slight před Corserem a třetí místa si rozdělili Edwards a Fogarty. V půli sezóny měl cestu k titulu otevřenou neobyčejně silný sextet Fogarty, Corser, Chili, Slight, Edwards a Haga. Každý závod mohl být přímo prošpikován velice vyrovnanými souboji a tento ročník se obecně považuje za jeden z nejkrásnějších. WSBK se poprvé podívalo také na africký kontinent, kde v jihoafrickém Kyalami nenašel přemohitele Ital Chili, kterému „kryl záda“ Fogarty a na pódiu se po kratší odmlce objevil Haga. Jako celkově nejlepší se v americké Laguna Seca ukázal Corser, ale Haga zde také zazářil jedním vítězstvím. Na zapomenutou slávu zde vzpomenula Kawasaki, pro kterou získal pódium Yanagawa a exjezdec GP500 Doug Chander, který rozšířil řady Kawasaki na svém domácím závodě. Na pódium se prosadil také domácí slibný mladíček Ben Bostrom na Hondě. Na anglickém závodě v Brands Hatch se v první jízdě Ducati moc nedařilo, když na pódium vystoupili jezdci týmu Castrol Honda v pořadí Edwards, Slight a na stupně vítězů se prosadil také téměř zapomenutý mistr z roku 1993 Scott Russell na Yamaze. Reputaci v druhé jízdě napravovali Chili s Fogartym, které doplnil domácí Jamie Whiham na Suzuki. Přišel rakouský A1 Ring, kde se do čela průběžné klasifikace dostal Slight, který zde dvakrát vyhrál. V obou jízdách mu však kontrovali jezdci na Ducati Chili a Fogarty, kteří na stupně vítězů již nikoho nepustili. V nizozemském Assenu byla tradičně na tahu Ducati. První jízdu ovládli italské stroje kompletně, vyhrál Chili před Fogartym a Corserem. Vítěz první jízdy však v druhé havaroval, a tak žezlo převzal Fogarty před Slightem a Corserem. Konec ročníku vycházel na japonské Sugo, které slibovalo skvělé závody. Vždyť první tři uchazeče o titul dělilo pouhých šest a půl bodu! Vedl Corser, nepatrný půl bod ztrácel Slight a další šestibodové manko měl Fogarty. Obrovskou smůlu měl mistr z roku 1996 a největší aspirant na titul, jenž zde získal pole position, ale v nedělním warm-upu před závodem těžce havaroval a s frakturami obou nohou a několika žeborů, nebylo myslitelné aby nastoupil. Ducati tedy musela vše vsadit na zkušeného Fogartyho, před kterým nestál jednoduchý úkol, neboť japonský závod vždy přinášel mnoho technických novinek pro jezdce čtyř domácích továren a startovali zde také excelentní domácí jezdci. Například Honda pro své tovární jezdce přichystala zbrusu nové motory, ale ani to Slightovi nepomohlo a dokončil sedmý a šestý. Na prvních pozicích se ovšem prosadili domácí jezdci se Suzuki a Fogarty dojel „až“ třetí a v druhé jízdě měla na stupních vítězů zástupce Yamaha, Kawasaki a Suzuki. Náš Jiří Mrkývka ve svém nováčkovském roce a s málo konkurenceschopnou technikou získal během sezóny na okruhu v Albacete první historický český bod a tato sezóna mu byla obrovskou školou do dalšího působení.

Ducati tedy znovu získala po roční přestávce titul v MS značek a „Foggy“ rozšířil svou sbírku titulů na tři, čímž se stal spolu s osmačtyřiceti výhrami nejlepším jezdce historie. Smolař Corser nakonec tedy skončil celkově třetí následován Chilim a v Bologni tak zavládla spokojenost.

1999

V této sezóně vstupuje na kolbiště nový silný hráč. Italská Aprilia využívající po vzoru Ducati vidlicový dvouválec, tentokrát s úhlem válců 60°. Tento nový stroj v jeho testovací sezóně měl vodit Australian Goddart. Novinek však bylo více, Yamaha připravila nový model R7, který v civilní verzi několikrát získal titul „motocykl roku“, a tak se od jeho nasazení čekalo mnohé. Tovární verzi tohoto motocyklu měl vodit loňský objev Haga a Ital Vittorio Guareschi, který se momentálně žije jako testovací jezdec programu Ducati MotoGP. Vrátil se také známý Ital Lucchiari, který se však nedokázal dostat k tovární R7, a tak sedlal pouze její kitovou verzi v týmu Gattolone-Bennelli. Nové složení měl tovární tým Suzuki World SBK, kde nyní startoval italský matador Chili a nová japonská tvář Katsuaki Fujiwara. Tovární tým Kawasaki SBK Němce Heralda Eckla, který nyní řídí tým Kawasaki MotoGP, dostal k Yanagawovi novou tvář, Španěla Gregora Lavillu. Loňská nejužší špička tak kromě Chiliho přechodu k Suzuki zůstala beze změn a diváci se opět mohli těšit na strhující souboje Ducati Corse versus Castrol Honda. Našince zahřálo na srdci, že Jiří Mrkývka v týmu JM Superbike Racing vyměnil obstarožní Hondu za zbrusu novou Ducati, což mu mělo umožnit výrazněji promluvit do závodů mistrovství světa.

Tento ročník začal v jihoafrické Kyalami symbolickým dvojitým vítězstvím trojnásobného mistra Fogartyho. Ducati Corse nyní bylo opravdovou smetánkou s celkem čtyřmi jezdeckými tituly jejich zkušených jezdců, a tak se není čemu divit, že Troy Corser, mistr z roku 1996, zde Fogartyho doplnil druhým a třetím místem. Na stejný výsledek zde dosáhl Slight, který již dlouhou dobu držel Hondu na vrcholu, ale stále nedosáhl na post nejvyšší. Následoval australský Phillip Island a domácí Corser zde před sebe nikoho nepustil, dvě druhé místa získal Fogarty a stejný počet třetích míst si odvážel Edwards. Pro nás byl tento závod velice sympatický, jelikož náš Mrkývka si na Ducati již pomalu zvykal a z Austrálie přivezl první bod sezóny. Donnington pokračoval v zavedených kolejích Ducati versus Honda a nakonec dopadl plichtou. První závod vyhrál Fogarty před Slightem a Edwardsem a druhý závod Edwards před Fogartym a Corserem. Ke změně došlo až ve španělském Albacete, kde díky Hagovi získala první trumf sezóny Yamaha a Yanagawa zase zařídil druhým místem první pódium pro Kawasaki, stupně vítězů doplnil Fogarty. V druhé jízdě trumfoval Edwards, před Yanagawou a Fogartym. Již v tomto bodě bylo prakticky jasné, jak se bude sezóna vyvíjet a že o souboje nebude nouze, ale z našeho pohledu přišlo nemilé překvapení. Sotva se náš „Mrkva“ sžil s novou technikou, přišla pohroma v podobě požáru týmového kamionu, ve kterém veškeré vybavení včetně motocyklu lehlo popelem. Stálo obrovské úsilí vybudovat takové zázemí pro jezdce z malé země a nyní bylo všechno pryč, ale tým JM Superbike nerezignoval. Naopak s buldočí vervou začal budovat nové zázemí. Šampionát se mezitím posunul do italské Monzy, kde Fogarty získal double, následován Edwardsem a domácí Chili, zařídil dvěma třetími místy první pódia sezóny pro Suzuki. Na Nürburgringu opět kralovala Ducati. Poprvé vyhrál Fogarty před Slightem a Corser byl třetí. Podruhé vyhrál Corser opět před Slightem a třetí byl Yanagawa. Ještě dokonalejší byl úspěch v italském Misano kde duo Fogarty – Corser před sebe nikoho nepustilo. Na stupních vítězů je doplnil Yanagawa. Nadešla chvíle pro kalifornskou Lagunu Secu, která byla vždy trochu odlišná od jiných závodů a šlo o takové americké

Sugo. První závod vyhrál Australan Anthony Gobert, působící v Americe v týmu Ducati Fast by Ferraci, ve kterém dříve trumfoval Doug Polen. Následoval ho domácí Ben Bostrom také na Ducati a kvalitně zajel také třetí Yanagawa na Kawasaki. Podruhé vyhrál Ben Bostrom před Corserem a trochu nečekaně třetí byl Chili. V domácím Brands Hatch se Fogartymu nedařilo a první jízdu, jako jedinou v celém roce, nedokončil. Po závodě přiznal, že neunesl desetitisíce domácích fanoušků. Ducati zde letos poprvé vyšla naprázdno a na stupních vítězů se objevil Edwards, Slight a Chili následně Edwards, Slight a Haga. Na rakouském A1 Ringu Ducati sice nevyhrála, ale druhé místo Fogartyho a Corsera nebylo tak špatné. Na třetí místo vystoupil italský reprezentant Yamahy Vittorio Guareschi, od kterého se v sezóně čekalo rozhodně více a první vítězství pro Suzuki zařídil podceňovaný Chili. Nás nadchlo překvapivé jedenácté místo Mrkývky, který se doslova zvedl z popela a dodnes jde o jeho životní výsledek. Assen tradičně patřil Ducati a Fogartyho s Corserem zde doplnil Slight. V Hockenheimu vyhrál Fogarty před Slightem a Yanagawou. Podruhé vyhrál Chili před Fogarty a Slightem. Po tomto závodě již proběhla předčasná korunovace staronového mistra, kterým nebyl nikdo jiný než „King“ Carl Fogarty. Druhému jezdcovi Ducati Corse Troyi Corserovi začal docházet koncem sezóny dech a začal nenápadně ztrácet. Sugo dopadlo klasicky po japonsku. Vyhrál Akira Ryo na Suzuki, před Fogarty a Yanagawou, který trumfoval v druhé jízdě, a tak se nakonec z vítězství radovala také Kawasaki. Následoval ho Ryo a Kitagawa na Suzuki.

Ducati opět dominovala stejně jako Carl Fogarty, jenž dosáhl svého čtvrtého titulu, což dodnes nikdo nepřekonal. Carl vyhrál s obrovským náskokem 128 bodů před Corserem a Edwardsem, kteří dosáhli totožného bodového zisku. Náš Jiří Mrkývka si oproti loňsku podstatně polepšil a získal šest bodů, což stačilo na šestačtyřicáté místo celkového hodnocení.

2000

Přišlo nové milénium a s ním mnoho změn v tomto šampionátu. Honda, dlouhou dobu bojující s Ducati, přišla s netypickým dvouválcovým modelem VTR 1000 SP a rozhodla se porazit italskou konkurenci jejich vlastní zbraní. Tento nový stroj mělo vodit osvědčené duo Slight – Edwards, ale prvně jmenovaný se před sezónou musel podrobit složité operaci, která mu měla odstranit krevní sraženinu na mozku. Všechno nakonec dobře dopadlo, ale přesto se jeho návrat na závodní dráhu odehrál až několik měsíců po začátku sezóny. Na světové kolbiště se vrátila Bimota s novým dvouválcovým modelem SB 8, který využíval motoru z japonského stroje Suzuki TL 1000. Tento stroj vodil Anthony Gobert. Další italský výrobce Aprilia, získala jezdce nejvyšší úrovně, jímž Troy Corser bezesporu je. Jeho odchod z továrního týmu Ducati Corse byl poměrně nečekaný a nikdo mu nedával před sezónou velké naděje. V továrním týmu Aprilia Racing ho doplnil Alessandro Antonello. Ducati narychlo doplnila Fogartyho v Ducati Corse Španělem Juanem Borjou a tovární techniku poskytla také mladému Američanovi, vítězi loňského závodu v Laguna Seca, Benu Bostromovi, který jel za tým NCR. Nově vznikl také tým Red Bull Ducati, ve kterém závodil veterán Andy Meklau a Robert Ulm. Další příchozí tvář byl mistr světa GP125 Haruchika Aoki, jenž sedlal také Ducati. Ostatní špičkové

týmy zůstaly ve stejném jezdeckém složení, ale přibyl německý tým Sloha Technik Yamaha s Markusem Bartlem a Jürgenem Oelschlagerem. Náš tým do této sezóny vylepšil svou Ducati novou elektronikou a systémem vstřikování. Již úvodní podnik v jihoafrickém Kyalami přinesl mnoho překvapení. Pole positron si naprosto nečekaně ve svém prvním závodě s Aprilii vyjel Corser. Colin Edwards potvrdil kvality nové Hondy VTR, když vyhrál před Hagou na Yamaze a na Ducati a Fogartyho zbylo „až“ třetí místo. Druhý závod vyhrál Haga před Edwardsem a Evropu tentokrát zastupoval Pierfrancesco Chili na Suzuki. Další nečekané výsledky přinesl australský Phillip Island, kde kralovali domácí. Gobertovo vítězství bylo doslova šokující. Gobert pokořil i Fogartyho a třetí byl Vittoriano Guareschi na Yamaze. V druhém závodě se nechtěl nechat Gobertem zahanbit další domácí Corser, a tak se Aprilia mohla těšit ze svého prvního vítězství. Druhá jízda však byla velice nešťastná pro Carla Fogartyho a potažmo samozřejmě pro Ducati. Fogarty těžce havaroval a vážně si zranil ruku, která i po vyléčení „Foggyho“ velmi omezovala a Carl nebyl schopen naplno závodit. Ducati tedy musela začít hledat dostatečně kvalitní náhradu. V japonském Sugu slavil double domácí Hitoyasu Izutsu a na pódium tedy dosáhla vedle Hondy, Yamahy, Bimoty a Aprilie také Kawasaki, Ducati však překvapivě stále čekala. První ze třech anglických závodů se jel v Donington Parku, kterého se zúčastnil také domácí Neil Hodgson, který se toho roku věnoval britskému mistrovství superbiků. Poprvé vyhrál Edwards před Chilim a Hodgsonem. Podruhé se již radoval Hodgson, který zařídil první vítězství sezóny pro Ducati a domácím fandům nahradil zraněného Fogartyho. Následoval ho další Brit. Chris Walker na Suzuki a třetí byl Chili, který v následující Monze zapsal také Suzuki do vítězného klubu. Následoval ho Edwards a letos poprvé se na bednu dostal Yanagawa. Druhý závod probíhal podobně, ale Chili nakonec mohutně finišujícímu Edwardsovi nakonec podlehl. V tomto závodě debutoval objev Ducati Australan Troy Bayliss, byl dvakrát čtvrtý. Naopak skončila kariéra nestárnoucího Slighta, který bodoval již v prvním ročníku WSBK v roce 1988. Po plném zotavení se Honda vicemistru z let 1996 a 1998 za dlouhá léta vrcholné reprezentace odvděčila vyhazovem. Nahradil ho Simon Crafar. V německém Hockenheimu poprvé trumfoval Troy Bayliss. Jezdec Ducati Corse navíc ustanovil neuvěřitelný rychlostní průměr na závod, jenž činil 201,3 km/h. Stupně vítězů doplnili Japonci Yanagawa a Haga. Druhý závod skončil pod taktovkou Hagy před Edwardsem, Chilim a nepopulární bramborová medaile zbyla na Baylisse. V Misano získal double Corser na Aprilii před Baylissem a po třetím místě si připsali poprvé letos Katsuaki Fujiwara na Suzuki a Ben Bostrom na Ducati. Šampionát poprvé zavítal na okruh okruh Richarda Torma ve Valencii. Poprvé zde trumfoval Corser před Bostromem a Hagou. Podruhé zvítězil Haga opět před Bostromem a další Ducati na pódium přivedl Bayliss. V americké Laguna Seca se tentokrát nepodařilo prosadit domácím a vyhrál Haga před Edwardsem a Corserem, jenž zase vyhrál druhou jízdu před Hagou a Bostromem. V první zastávce v Brands Hatch získala Ducati jediný double sezóny. Poprvé vyhrál Bayliss před domácím Hodgsonem a Wolkerem, podruhé slavil Hodgson před Baylissem a Chilim, takže Ducati zde nepustila nikoho ani na druhé místo. V Assenu tradičně silná Ducati málem propadla, jelikož Bayliss i Bostrom zde dvakrát nedokončili, ale nečekaně je zastoupil Juan Borja, který dosáhl na druhé a třetí místo. Španělský závodník nemohl své jediné dvě pódiové umístění načasovat lépe. Vyhrál zde Edwards a Haga. V Oscherslevenu dvakrát vyhrál Edwards. Poprvé před druhým Lavillou na Kawasaki

a Baylisse. Podruhé před Baylisse a Yanagawou. Poslední závod sezóny se jel v anglickém Brands Hatch, loučil se zde domácí „King“ Carl Fogarty. V první jízdě symbolicky zvítězil Brit John Reynolds na Ducati, následoval ho Bayliss a další domácí matador Walker. Podruhé zde trumfoval Edwards, před Chilim a Corserem. Bayliss nedokončil.

Ročník 2000 tak skončil velice netradičně. Po nešťastném zranění Fogartyho se na špici střídala Haga a Edwards. Prvně jmenovaný Haga, jenž je proslulý svou brutální a agresivní, ale především na pohled velmi zajímavou jízdou, však během sezóny dopoval. V těle mu byl zjištěn efedrin a trest udělený před posledním závodem ho dost možná stál titul mistra světa. Nakonec se tedy radoval Američan Colin Edwards, již dlouho jezdící na špici. Třetí byl Troy Corser, kterému stejně jako Apriliu nikdo moc nevěřil. Nejlepším evropským zástupcem se stal po Fogartyho „ex-dukatisa“ Chili. Přes Edwardův trumf Honda nesebrala Ducati prvenství v MS značek, na čemž měl lví podíl „náhradník“ Troy Bayliss, jehož kariéra po spojení s italským týmem začala strmě stoupat ke hvězdám. Když přihlédneme k faktu, že nastoupil až po osmi závodech a dostal se do zcela nového prostředí, není ani jeho celkové šesté místo špatné a lecos vypovídá o jeho dovednostech. Další „dukatista“ Bostrom skončil sedmý a výrazným zklamáním byli výkony jedenáctého Juana Borji. Naopak jako solidní lze považovat dvanácté místo Brita Hodgsona, jelikož staroval pouze v domácích závodech. Za zmínku ještě stojí třináctý Meklau.

Celkově šlo o velice zajímavý ročník, jelikož vyhrálo celkem šest továren, o čemž se v klasickém mistrovství světa nedá snad ani uvažovat. Nicméně nepochybně skončila jedna velice slavná éra WSBK, kterou bychom bez nadsázky mohly nazvat jako éru Fogartyho. Tato živoucí legenda se svými čtyřmi mistrovskými tituly a devětapadesáti trumfy nejspíš nebude jen tak překonána a s trochou dobré vůle se všechny nadcházející ročníky dají datovat jako „to po Fogartyem“.

2001

Tohoto roku přišla změna v systému Superpole. Tato zprvu zatracovaná doplňková kvalifikace pro nejrychlejší jezdce se začínala těšit velkému zájmu a pro ještě větší dramatickosti byla pravidla dramaticky změněna. Nyní vyjížděl každý jezdec na trať sám a měl pouhý jeden okruh na dosažení co nejrychlejšího času. Tím se vyřadilo veškeré taktizování a šlo jen o jezdcovy schopnosti a maximální nasazení. Tímto bylo divákům umožněno sledovat během krátkého časového úseku opravdu to nejlepší, co ze sebe pilot umí vydat, a dramatickosti obyčejné kvalifikace se se Superpole nedá vůbec srovnávat. Ducati Corse měla pro tento rok jediný možný cíl: znovuzískání jezdeckého titulu. Podle očekávání si pro tento úkol vybrala Troye Baylisse, který se skvěle prezentoval již v minulé sezóně. Borja po loňských nevýrazných výkonech tým samozřejmě opustil a místo něj nastoupil jeho krajan, Barceloňan Ruben Xaus. Tovární podpory se opět dostalo také skvělému americkému mladíkovi Benu Bostromovi. Tovární podporou je myšlen nový stroj Ducati 996 F01 (Factory 2001), jenž byl evolucí velice úspěšného modelu 916, který se udržel s menšími změnami na špici neuvěřitelných sedm let. Nový model měl notně zvětšené vrtání na 100 mm a zdvih zkrácený

na 63,5 mm. Tato nová koncepce motoru umožnila rychlejší vytáčení zvedšeného motoru do značně zvýšených otáček a strmější výkonovou křivku. Tento motor dosahoval výkonu 128 kW při 12 000 ot./min. Přední vidlice byla od stejného výrobce Öhlins, byla typu „Upside-down“ s průměrem 42 mm. Brzdy také zůstaly od osvědčeného výrobce Brembo. Vpředu byly osazeny dva kotouče o průměru 320 mm, vzadu se nacházel jeden kotouč o průměru 200 mm. Tým stále používal pneu značky Michelin. Tomuto novému stroji se za největšího rivala Ducati, tým Castrol Honda, měl postavit logicky loňský mistr Colin Edwards a veterán Gran Prix a dlouholetý vývojový jezdec Tadayuki Okada. Na základě loňských výborných výsledků Troye Corsera Aprilia sáhla po dalším velmi kvalitním jezdcí, francouzskému matadorovi Régisovi Laconim, příchozím také z GP500. Suzuki ke skvělému Chilimu přibrala dalšího francouzského nováčka v této kategorii, Stéphana Chambona. Kawasaki zůstala ve stejném složení a Yamaha po odchodu Hagy do GP500 vyklidila pole a zrušila svůj tovární tým v této kategorii. Přesto byla konkurence jako každý rok velmi silná a příležitost na vítězství měl téměř každý z širší špičky. Úvodní podnik ve Valencii se odehrál zcela v režii dua Troy & Troy, když dvakrát byl úspěšnější jezdec Aprilie Troy Corser. Na třetí místo se dostal Bostrom a domácí Lavilla na Suzuki. V Kyalami vyhrál Edwards a Bostrom a zmíněné duo dojovalo o druhé příčky, tentokrát se více radoval jezdec Ducati, Troy Bayliss. Fanoušci se těšili na jejich další napínavý souboj na jejich domácí trati na ostrově Phillip Island, ale celý víkend byl poznamenán silně deštivým počasím, což italským „kráskám“ Ducati a Aprilia zrovna nesvědčilo. A tak zde dvakrát vyhrál Edwards před Okadou a třetí byl Bayliss. Pro nás bylo pozitivní, že Jirka Mrkývka zde opět bodoval. V japonském Sugu byla opět špička šampionátu odsunuta domácími jezdci. Tentokrát zde dominoval Makoto Tamada v týmu Cabin Honda. Druhý a třetí byl Hitoyasu Izutsu na Kawasaki a třetí místo pro stejnou značku získal Tamaki Serizawa. Jako jediný ze stálých účastníků šampionátu se na pódium prosadil druhým místem v první jízdě Troy Corser, který se tak dostal do čela průběžné kvalifikace. Naopak překvapivě ztrácel tým Castrol Honda, který měl své zástupce až ve druhé desítce. Také Bayliss zde bodově paběrkoval a nejlepší Ducati zde byla pilotována Benem Bostromem, který získal jedno čtvrté místo. Okruh Monza je proslulý svou šikanou na konci cílové rovinky a ta toho roku významně ovlivnila průběh závodů. Hned v úvodu závodu se zde odehrála hromadná havárie, která vyřadila Rakušana Ulma a mladého britského „dukatistu“ Jamesona Toselanda. Dalším zraněným byl Bostrom a ani jednu jízdu nedokončil Troy Corser, což pro neporaženého Baylisse znamenalo postup na vedoucí příčku s náskokem solidních osmadvaceti bodů. V anglickém Doningtonu se skvěle uvedli domácí jezdci. V první jízdě zde vyhrál Hodgson na Ducati týmu GSE, za který jel i jeho zraněný krajan Toseland. Druhým místem se Chili na své oblíbené trati vrátil na pódium a Suzuki z něj opět mohla mít radost. Třetí byl dřívější král Tourist Trophy Steve Hislop na další Ducati. Podruhé triumfoval Chili před Hodgsonem a Corserem. Nově se šampionát vydal na zbrusu novou lužickou trať Lausitzring. Bayliss odsud odjížděl s vítězstvím a druhým místem, Ducati dobře reprezentoval Hodgson druhý v druhé jízdě. Naopak ztrácel začal Corser, a tak se díky svému zdejšímu vítězství na druhou pozici dostal obhájce titulu Edwards. V italském Misano jsme měli dokonce dvojnásobné zastoupení. Divokou kartu pro tento závod dostal zarytý „dukatista“ Jiří Trčka a samozřejmě zde byl také jeho jmenovec Mrkývka účastníkem se celého šampionátu. Prvně jmenovaný jezdec závodící ve svém týmu JTR Corse bohužel havaroval během

první kvalifikace a do druhé se mu již nepovedlo stroj opravit, a tak se bohužel nekvalifikoval. Jiří Mrkývka naopak po dlouhé době neustálých technických problému dokončil závod, ale na body nedosáhl. Ducati zde však dominovala. Bayliss zde vyhrál a následně dokončil druhý. Plně uzdravený Bostrom zde poprvé skončil třetí a druhou jízdu vyhrál. Svůj návrat na závodní kolbiště zde ohlásila další italská značka a to Benelli se svým modelem Tornádo 900-3, které měl vodit již téměř zapomenutý Goddart. Americkou Lagunu Secu zcela ovládly italské stroje. Domáci Bostrom zde byl k nepřemožení, další pilot Ducati Hodgson si připsal druhé a třetí místo, stejně jako navrátilce na stupních vítězů Troy Corser, který se po problémech Edwardse s chlazením Hondy vrátil na druhé místo průběžné kvalifikace. Neuvěřitelnou sezónu zažíval jezdec Ducati Corse Ruben Xaus, který havaroval již podeváté za sezónu a v boxech si vysloužil nelichotivý titul specialisty na havárie. V Brands Hatch potvrdil Bostrom svoji formu a nikoho před sebe nepustil, čímž se po smolném prostředku sezóny posunul na průběžné třetí místo. Dvě druhá místa získal Hodgson a jedno třetí Bayliss. Jediným vetřelcem mezi červeně zbarvené stupně vítězů byl Edwards na Hondě, který v první jízdě dokončil na třetím místě. V Oscherslevenu se konečně dočkal Ruben Xaus, který zde konečně Ducati oplatil důvěru v něj vloženou a odvážel si po vítězství a druhém místě stejně jako obhájce titulu Edwards. Ducati zde zastupovali ještě třetími místy Bostrom a Bayliss. Nizozemská slavná trať Assen je pro Ducati velice šťastná a nejinak tomu bylo i tentokrát. Za celý víkend před sebe Bayliss nikoho nepustil, ať už v kvalifikacích, či v závodech, a tak na konci tohoto podniku znal šampionát jméno svého nového mistra. Dobře kontroval jeho stájový kolega Xaus, který zde získal dvě druhá místa a na stupně vítězů se vrátil Corser. Náš Mrkývka se bohužel do závodu nekvalifikoval. Závěrečný podnik sezóny se odehrál v italské Imole. První jízdu vyhrál Xaus před Corserem a Edwardsem. Podruhé se překvapivě radoval Rébus Laconi na Aprilii a připsal si tak své první vítězství v této sérii, Xaus nakonec dokočil druhé a třetí místo bylo labutí písní veterána Okady. Mrkývka bohužel opět nedokončil ani jednu jízdu.

Ducati tedy splnila svůj cíl a znovu dobyla jezdecký titul a již podesáté kralovala MS značek. Bostrom skončil na třetím místě, ale nebýt čtyř nezaviněných nul, mohl předčít druhého Edwardse. Neil Hodgson dokončil na pátém místě před Xausem, jehož šesté místo neodpovídalo jeho kvalitám, ale časté pády ho značně potopily. Vycházející hvězda James Toseland skončil třináctý. Náš Mrkývka bohužel nedokázal ke svému bodu z Phillip Isladu žádný přidat a po sezóně provázené technickými závadami skončil třiačtyřicátý, což nebylo rozhodně povzbudivé.

2002

Pro tento rok se opět zvedly hmotnostní limity pro dvouválcové stroje. Nyní byla minimální povolená hmotnost 164 kg, což logicky zvýhodňovalo tři a čtyřválcové, na což Ducati reagovala novým modelem 998 F02, který měl značně změněné vrtání a zdvih nyní na hodnotách 104 x 58,8 mm a výkon se zvýšil na 138 kW při 12 500 ot./min. Ducati pro tento rok ve startovním poli silně převládala, jedním z důvodů byla orientace Hondy na nový šampionát MotoGP, a tak tovární tým Castrol Honda

nastoupil pouze s Colinem Edwardsem. Také Aprilia nastoupila pouze s jedním jezdcem a překvapivě jím nebyl Troy Corser. Tento australský veterán musel z továrního týmu Aprilie odejít a jeho cesty zaměřily k jeho bývalému stájovému kolegovi a rivalovi Carlovi Fogartyemu, který pro příští rok chystal svůj návrat do šampionátu, tentokrát v pozici týmového šéfa a měl s sebou přinést úplně novou značku motocyklů, pro kterou byl Corser tohoto roku vývoje jezdcem. Corser uvolnil místo navrátilcovi z GP, Hagovi, který si nutně potřeboval znovu zvednout sebevědomí po nevydařeném působení v GP500. Již v úvodní Valencii začal obhájce titulu Bayliss velice slibně, když odsud odjížděl neporažen. Dvěma druhými místy překvapil Haga. Jedno třetí místo si připsal Edwards stejně jako Bostrom, jehož Ducati opět silně podporovala. Na domácím Phillip Islandu zůstal Bayliss také neporažen a dvakrát přemohl Edwardse a stájového kolegu Xause. Toto se opakovalo v jihoafrickém Kyalami, pouze s tím rozdílem, že Xaus a Edwards získali každý po druhém a třetím místě. Loňský mistr tak začal velice suverénně, v šesti úvodních závodech nenašel přemožitele a vedl již o pětáctýřicet bodů. Tento podnik byl nešťastný pro italského nezmaru Chiliho, jenž zde v tréninku havaroval a nepříjemně si zlomil klíční kost. V japonském Sugu trumfovala dle očekávání domácí Honda posilněná Makotem Tamadou, přesto se Ducati na stupně vítězů dokázala dostat a to zásluhou skvěle se rozjíždějícího Hodgsona jedoucího za tým HM plant s krajanem Toselandem jako stájovým kolegou. Naopak v úpadku byl Bostrom, který si od sezóny sliboval mnohem více, ale jeho tovární Ducati na rozdíl od Baylissovi nepracovala tak, jak měla. Američan si stěžoval na problémy s řazením a elektronikou a výrazněji se neprosazoval. V Monze po krátké přestávce opět neomezeně vládl Bayliss a Ducati jedním druhým místem dobře reprezentoval také Hodgson, jenže skvělou formu měl také mistr z roku 2000, Američan Colin Edwards na Hondě, který vždy dokončil blízko za Troyem. Tento podnik absolvovali dva čeští zástupci, když stálého účastníka, Jirku Mrkývku, doplnil Jiří Trčka, který opět dostal divokou kartu. Přišel Silverston ve Velké Británii, kde tradičně startovalo mnoho domácích jezdců a počasí zde bylo typicky britské, prudký déšť a menší mlha. V první jízdě Bayliss lehce havaroval, stačil se sice vrátit a po pěkné stíhací jízdě dokončil na pátém místě. Plně toho využil jeho největší rival Colin Edwards, jenž vyhrál před Hagou a domácím Hodgsonem. Druhou jízdu již po dramatickém souboji s Edwardsem Bayliss vyhrál a na pódiu se objevil jeho týmový kolega Ruben Xaus. Naprosto stejně dopadly následující dva závody na německém Lausitzringu. A duo Bayliss x Edwards dominovalo i v italském Misano, kde je na pódiu doplnili jezdci s italskou technikou. Hodgson na Ducati a Haga s Aprilii. Přišla domácí cena pro Američana Edwardse, který zde chtěl otočit poměr sil. Nakonec se s Baylissem o vítězství podělil, ale Troy Bayliss přidal druhé místo, které mělo pochopitelně větší váhu než Edwardovo třetí, a tak opět upevnil svůj náskok. Ducati měla na stupních vítězů další dva zástupce a to Rubena Xause a Neila Hodgsona. I když se Edwards nedostal k připravovanému zvratu v domácím prostředí, o to více si to vynahradil v následujících závodech, kde opravdu exceloval a mnohé velmi zaskočil. V anglickém Brands Hatch Bayliss v tréninku vážně havaroval a lehce se zranil. Edwards zde dvakrát suverénně trumfoval a začal smazávat masivní Baylissův náskok. Troy Bayliss se přes svoje indispozice velice snažil a prosadil se na druhé a třetí místo, čím zatím Edwardse dostatečně kontroloval. Ducati zde na stupních vítězů zastupoval také další jezdec, domácí Neil Hodgson. K tomuto podniku se váže také oficiální návrat „Krále“ Carla Fogartyho

do WSBK. Představil zde svůj chystaný projekt úplně nového stroje Foggy Petronas, který dokonce v jednom tréninkovém kole za vydatných ovací publika sám pilotoval. Další zastávka šampionátu se odehrála v německém Oschersleбену, kde byl Colin Edwards opět k neporažení. Troy Bayliss dokázal kontrovat dvěma druhými místy a jeho náskok byl stále solidních devětadvacet bodů a vidina obhajoby titulu byla velice reálná. Toto duo opět doplnil vynikající jezdec týmu HM Plant Ducati Neil Hodgson. Následoval nizozemský Assen, tradičně silná trať strojů Ducati. Jenže Edwards byl „na koni“ a opět zde získal double. Poprvé před Baylissem a na pódium se po delší pauze zásluhou Hagy dostala Aprilia. Podruhé Bayliss pod narůstajícím tlakem amerického jezdce dokonce havaroval tak vážně, že již nebyl schopen dokončit závod. Na jeho místo se dostal Chili na Suzuki, který se rozpomenul na své výkony z dřívějších let a čest Ducati zachraňoval mladíček Toseland, týmový kolega Neila Hodgsona, jenž se dostal poprvé na stupně vítězů. Díky Baylissově nule se situace naprosto nečekaně obrátila a Edwards se již dostal do vedení, byť o jediný bod, ale před posledním závodem měl lepší výchozí pozici. Imola 2002, to je ve světě motocyklových závodů velký pojem. Ve velmi dramatických závodech, které byly dokonce pro mnohé havárie přerušeny a znovu startovány, jsme byli svědky opravdu dech beroucích soubojů obou hlavních aktérů, kteří zbytek hvězdného pole naprosto deklasovali a jeli časy o propastně tři vteřiny na kolo rychlejší než následující jezdci. Obrovská bitva, která často zaváněla hrůzostrašným pádem a vyřazením obou aktérů, nakonec dopadla lépe pro Edwardse a tomu tedy stačilo pohodlně si dojet v druhé jízdě pro druhé místo. Colin se však zachoval jako opravdový bojovník a znovu se zapojil s Baylissem do souboje o vítězství, které také nakonec získal. Ruben Xaus, který měl od továrny úkol dostat se mezi Baylisse a oddělit ho od Edwardse, neuspěl. Nakonec sice skončil dvakrát na pódium, ale s propastnou ztrátou na vedoucí duo.

Ducati tedy nečekaně po mohutném finiši „Texas Tornado“ Edwardse ztratila jezdecký titul, ale MS značek neomezeně vládla dál a její jezdci zabírali velkou část špičky. Troy Bayliss tedy nakonec skončil na pozici vicemistra následován Hodgsonem a jako pátý přes velké problémy s technikou skončil Ben Bostrom těsně následován Xausem a Toselandem. V nejlepší dvacítku se objevilo ještě šest dalších jezdců této značky.

2003

Pro tento rok Ducati připravila nástupce legendární řady 916/996/998 a to model 999. Tovární dvojice dostala stroj 999 F03 s novým motorem nazývaným Testastretta. Tento motor má vrtání 104 mm, zdvih 58,8 mm a dosahuje výkonu téměř 146kW při 12 750 ot./min. Motor je vybaven vstřikováním paliva Marelli IWF1 a průměrem vstřikovačů 54 mm. Motor je vybaven antihoppingovou vícelamelovou suchou spojkou. Podvozek je tradičně tvořen dvojitým páteřovým rámem příhradové konstrukce vpředu s Upside-Down vidlicí o průměru kluzáků 43mm. O brždění se vpředu stará dvojice odlehčených kotoučů o průměru 290 mm s čtyřpístkovými třmeny radiální montáže, jež je použita také

u pumpy brzdové kapaliny. Vzadu se nachází jeden kotouč o průměru 240 mm bržděný dvoupístkovým třmenem. Tomuto stroji dominovala nová ostře řezaná kapotáž s dvěma velkými otvory v čele, které přiváděly náporový vzduch do airboxu. Zásadní změnou od dřívějších modelů bylo zavrnutí filozofie jednoramenné kyvné vidlice a její nahrazení konvenční vidlicí z karbonových vláken. Značně přepracovány byly také výfukové svody a především koncovky, které měly evokovat závodní speciál z MotoGP, Ducati Desmosedici. Série WSBK přišla o jedno z velkých lákadel a to o napínavé souboje veteránů těchto závodů, Troye Baylisse a Colina Edwardse, s nímž oficiálně odešla také Honda, jejíž tovární tým Castrol zanikl. Nakonec se rozhodla ukončit své působení také v problému se zmítající Aprilia a přidala se k ní také Kawasaki. Odstoupení japonských značek se odehrálo z důvodu změny pravidel, které jim měly paradoxně pomoci. Od vzniku šampionátu ve třídě SBK závodily dvouválcové stroje do objemu 1000 cm³ a čtyřválcové stroje do objemu 750 cm³ výjimečně tříválce do objemu 900 cm³. Od tohoto roku začaly platit nové technické předpisy, které určovaly jednotný maximální objem a to 1000 cm³. Této výhody však Kawasaki a Honda tohoto roku nemohly využít, jelikož ve svém výrobním programu neměly takové motocykly a startovat se sedmsetpadesátkou by bylo téměř zbytečné. Jako jediná této výhody využila Suzuki, která byla se svým modelem GSX-R 1000 K3 zastoupena v továrním týmu Belgičana Francise Battiho, Suzuki Alstare Corona Extra. Hlavním pilotem značky se stal po Chiliho návratu k Ducati, Gregorio Lavilla. Dalším alespoň trochu vážnějším konkurentem Ducati byl nový a velice sledovaný Fogartyho tým se zbrusu novým a neobvyklým strojem FP01, jenž vodil vlezkušený Troy Corser a mladík Haydon. Ducati zde měla dva špičkové týmy a to Filla Ducati Corse se stroji 999 F03 a tým HM Plant se stroji 998 F02. Po odchodu Baylisse se v továrním týmu po bouku Rubena Xause objevil Neil Hodgson, jenž zářil minulou sezónu v týmu HM Plant, kde ho nahradil další Brit Chris Walker. Po odstoupení konkurence, a to především skvělého Edwardse, měla hrát Ducati logicky prim a to se také potvrdilo. V prvním závodě ve španělské Valencii bylo Corserovo postavení na startu, když svůj stroj Foggy Petronas dokázal prosadit do první řady. V závodě však Corser nedokázal své výborné postavení zúročit, a tak byly stupně vítězů kompletně osazeny piloty na strojích Ducati. První double zde získal Hodgson před Xausem a o třetí místa se podělil Toseland s Walkerem. V australském Phillip Isladu se na stupně vítězů prosadila také Suzuki, ale na dominanci strojů Ducati to nic neměnilo. Opět dvakrát vyhrál Hodgson před Xausem a na třetí místo dosáhl již zmíněný Lavilla na Suzuki a Chili, který i přesto, že nesedlal tovární techniku, navázal na kvalitní výsledky z počátků své kariéry. I v japonském Sugu nikdo nedokázal sesadit Ducati z trůnu. Opět trumfoval Hodgson před Régisem Laconim a Jamesem Toselandem, jenž uzavíral kompletní obsazení pódia Ducati. V druhé jízdě podle očekávání vyhrál opět Hodgson, čest japonské Suzuki zachraňoval třetí Lavilla a jako třetí dokončil Chili na Ducati. V italské Monze dosáhl Hodgson na již čtvrtý double v řadě a dominoval takovým způsobem, jako za starých časů Doug Polen či Carl Fogarty. Druhé místa stejně jako minule obsadily Laconi a Lavilla a třetí místo ukořistil domácí Chili a úspěšný den pro Suzuki dokončil druhým pódiovým umístěním Lavilla. V německém Oscherslebenu opět zaplnily stupně vítězů stroje Ducati. V první jízdě trumfoval již podeváté v řadě Hodgson, před Chilim a Toselandem. V druhé jízdě se poprvé v životě na nejvyšší stupeň postavil James Toseland a utnul tak vítěznou šňůru svého krajana Hodgsona, který dokončil „až“ druhý před Walkerem. Přišel anglický

Silverstone, v němž startovalo mnoho silných domácích jezdců převážně na strojích Suzuki. Nakonec však řady Ducati narušil jen Lavilla, jenž dokončil druhou jízdu na druhé příčce. Nejvíce se radoval domácí Hodgson, další Brit Toseland skončil jednou druhý a Ruben Xaus si připsal dvě třetí místa. Velkým zklamáním pro anglické fanoušky bylo však působení Fogartyho týmu, z něž žádný stroj nedokončil ani jeden závod. Závod v italském Misano byl opět postižen obrovskými vedry, tentokrát přesahujícími čtyřicet stupňů celsia. V prvním závodě havaroval miláček domácího publika, veterán Chili, kterému se zde vždy dařilo. Oba závody zde vyhrál Ruben Xaus, jenž trumfoval poprvé v sezóně. O druhé místa se rozdělil Hodgson s Toselandem a třetí příčku obsadil Laconi a v druhé jízdě Chili. Toho jakoby zmíněný pád dostal do mladých let a následující závod v americké Laguna Seca vyhrál před Hodgsonem a Toselandem. Podruhé se radoval Xaus opět před Hodgsonem a třetí dokončil Walker. Anglický závod v Brands Hatch jako pokaždé přivedl do startovního pole další výtečné závodníky, tentokrát exceloval Shane „Shakey“ Byrne, který s jeho privátní Ducati nebyl poražen. V první jízdě ho následoval Hodgson a Walker. V druhé Reynolds na Suzuki a Toseland. Takže tento závod byl kompletně v domácí britské režii. Assen přinesl v první jízdě vítězství Xause, druhé místo Hodgsona a třetí pro Chiliho. Mnohem důležitější ale byla druhá jízda, kde se po vítězství již čtyři závody před koncem sezóny z titulu radoval Hodgson. Na pódium ho tehdy doprovodil Xaus a Lavilla. V Imole se nechtěl nechat zahanbit Xaus, a tak zde dvakrát trumfoval. Následován Hodgsonem a Laconim, v druhé jízdě pak Laconim a Lavillou. Poslední podnik ve francouzském Magni Courá plně charakterizoval sezónu, na stupně vítězů opět vstoupil jen jezdcí značky Ducati. Poprvé vyhrál Hodgson před Xausem a Walkerem. Podruhé Xaus před Toselandem a Walkerem. Pro Ducati sezóna nemohla skončit lépe. Z čtyřiašedesáti závodů si odnášela stejný počet vítězství a v MS značek získala maximální možný počet šesti set bodů, což se v budoucnu asi těžko někomu podaří zopakovat. Sezóna byla opravdovou spanilou jízdou Neila Hodgsona, kterému mohl bodově alespoň trochu konkurovat jedině jeho týmový kolega Xaus, jenž získal pozici vicemistra. Třetí skončil Toseland před Laconim. Na pátém místě dokončil Gregorio Lavilla na Suzuki, jenž byl jediným jezdcem jiné značky než Ducati, jenž se dokázal dostat do nejlepší desítky. Šestý byl Walker, sedmý Chili, osmý Martin, devátý Pedercini a desátý Borciani. Náš Mrkývka po velkých problémech dokončil sezónu s dvěma body na celkovém pětáctýřicátém místě.

2004

V této sezóně promotérská společnost Falmminy Group uvedla na svět jedno velmi kontroverzní rozhodnutí. Ve snaze snížit náklady na závodění a umožnit chudším týmům dosahovat alespoň trochu lichotivých výsledků zavedla pro šampionát jednotné povinné obutí. To sice účel splnilo a zmenšilo odstupy v poli, ale zároveň díky tomuto rozhodnutí japonské značky Honda a Kawasaki s nově vyvinutými „litrovými“ čtyřválcí začaly „tručovat“ a odmítly nastoupit do šampionátu s oficiálními továrními týmy. Příčinou toho byl dodavatel jednotných pneumatik, jímž je dodnes italská firma Pirelli, jejíž pneumatiky nedosahovaly kvalit dřívějších dodavatelů a celý šampionát tak rázem zpomalil na podobnou úroveň jakou měl před třemi lety. Japonské továrny však přece jen nastoupily, i když ne

oficiálně. A tak se v poli objevily nové stoje Honda CBR 1000 RR a Kawasaki ZX 10R. Kawasaki zastupoval velice kvalitní tým Bertocchi, za nějž startovali Italové Ivan Clementini a Mauro Sanchini. Honda zde měla zastoupení v týmu Ronalda Ten Kateho, který po úspěšném působení v supersportech rozšířil své pole působnosti. Honda měla v tomto týmu velkou angažovanost a stroj tak byl považován za polotovárni. V tomto týmu startovala vycházející hvězda a mistr světa supersportů Chris Vermeulen. Suzuki se tentokrát šampionátu účastnila v čínském týmu Zongshen, za který jezdil Bontempi a vytrvalostní mistr světa Warwick. O konkurenci tak v tomto roku bylo postaráno a nová pravidla slibovali větší prosazení čtyřválců a omezení monopolu Ducati. V té také nezůstal kámen na kameni. Dva nejlepší jezdci loňského ročníku Hodgson a Xaus odešli do MotoGP, kde startovaly na netovárních strojích Ducati Desmosedici. A tak měl tovární tým pro tento rok složení Laconi, Toseland. Naopak z MotoGp přišel Noriyuki Haga a Gary McCoy. V novém týmu Renegade Koji Ducati startoval vedle Hagy mladý Brit Leon Haslam, syn slavného otce stejného jména. McCoy pak startoval v týmu Ducati Xerox. Velmi slibně se ukazoval také Australan Steve Martin v týmu D.F.Xtreme Sterilgarda Ducati. Také Fogartyho tým prodělal změnu a tou bylo nahrazení nevýrazného Haydona Walkerem. Šampionát začal opět ve španělské Valencii, kde dvakrát trumfovala Ducati. První závod vyhrál Toseland před nestárnoucím Chilim a obrovským překvapením bylo třetí místo Wolkerera, který pro Foggy Petronas získal první pódium. Druhý závod vyhrál Haga před Toselandem a excelením Martinem na privátní Ducati. V Phillip Islandu před sebe Ducati opět nikoho nepustila. Poprvé vyhrál největší aspirant na titul. Régis Laconi. Růžky však začal vystrkovat domácí mladíček Vermeulen, který přivedl svou Hondu do cíle na druhém místě následován Toselandem. Druhou jízdu vyhrál domácí veterán a nezapomenutelný mistr driftu Gary McCoy. Druhý dokončil opět Vermeulen a třetí dojel Chili. Misano opět patřilo domácím strojům Ducati. Laconi vyhrál první jízdu před Corserem na Petronasu, kterého všichni již odepisovali. Třetí dokončil domácí Chili, který právě slavil čtyřicáté narozeniny. To, že mu tato trať svědčí, potvrdil v druhé jízdě, kterou s přehledem vyhrál před Laconim a Martinem. V Monze dvakrát trumfoval Laconi před Toselandem a McCoyem. Tudíž pódium kompletně obsadila Ducati. Stejná situace byla v Oscherslebenu. Poprvé vyhrál Haga před Toselandem a Chilim. Podruhé vyhrál Laconi, který se tak posunul do čela průběžného hodnocení. Na pódium ho doprovodil Toseland a poprvé se zde objevil také Haslam. Závod v anglickém Silverstonu nečekaně sedl Vermeulenovi, jenž v obou jízdách svedl ohromující souboje s velice drsně jedoucím Hagou. Poprvé na něj byl krátký, ale před třetím Chilim měl velký náskok. Podruhé ostříleného Japonce již porazil a zajistil tak první vítězství sezóny pro Hondu. Tentokrát stupně vítězů doplnil Laconi. V Angli se dařilo našemu „Mrkvovi“, který zde získal solidní dvanácté místo. Seriál se přesunul do Ameriky a na Okruhu v Laguna Seca dominoval opět Vermeulen, který získal Double. Spolu s tím, že tovární dvojici Ducati se v první jízdě příliš nedařilo, byl mladý Australan najednou ve hře o titul. Kromě něj však stupně vítězů patřily Ducati. V první jízdě Chilimu před Martinem, ve druhé pak Toselandovi před Laconim. Okruh v Brands Hatch je svou drsnou charakteristikou jako postavený na míru jízdniému stylu Japonce Hagy a ten toho plně využil a zajistil Ducati další dvě vítězství. Poprvé následován Laconim a Martinem, podruhé Chilim a Vermeulenem. Rázem tak byl japonský reprezentant také angažován v boji o titul a jelikož se na domácí půdě průběžně vedoucím

Toselandovi příliš nedařilo, tak nyní dělilo první čtyři jezdce nicotných osm bodů. První závod „Dutch TT“ v Assenu ukořistila Ducati v čele s Toselandem, za nímž přijel Chilli a Laconi. To ovšem nenechalo Vermeulena chladného a druhá jízda patřila jemu. Následoval ho Toseland a Haga. Po tomto podniku se vrátil do čela Toseland, na nějž ztrácel tři body Vermeulen, a deset bodů ho dělilo od stájového kolegy Laconiho, což podtrhovalo obrovskou vyrovnanost ročníku. Zdá se, jako by italská Imola měla patent na dramatické závody. První jízda vynikala velkým soubojem tria Laconi, Vermeulen, Toseland, kteří na zmíněných pozicích také dokončili. Před posledním závodem ve Francouzském Magni Cours tak nebylo nic rozhodnuto, ale všichni očekávali, že na domácí trati titul získá Laconi, který měl i drobný náskok. V Superpole všechny překvapil nejlepším časem Troy Corser, který po dobrém startu dokonce několik kol setrval na vedoucí pozici. Vzápětí však byl odsunut jezdci bojujícími o titul. Ve vedoucí skupince figuroval Toseland, Haga a Laconi, který začal překvapivě ztrácet. První závod nakonec vyhrál Toseland před Hagou a Laconim, a tak se před druhou jízdou pozice ještě více vyrovnaly. Ve druhé jízdě se k neuvěřitelnému výkonu vypjal Haga, jenž však potřeboval, aby Toseland ani Laconi nedojeli na bedně, a tak své naděje vkládal do souboje Toseland a dotahujícího se Laconiho. Jenže Toseland se i přes svůj mladý věk ukázal jako muž ocelových nervů, své druhé místo udržel a stal se mistrem světa. Vermeulen opět havaroval. Ducati tedy obhájila své pozice i přes silnou angažovanost japonských továren, jejichž čtyřválcové nyní se stejným objemem měly papírově mít jasně navrch. Ani jednotné pneumatiky tovární tým Ducati nezbrzdily natolik, aby přišel o titul. Ducati zvítězila již potřinácté a posedmé v řadě v MS značek a osm z deseti nejlepších jezdců sedlalo její stroje. Nejúspěšnější James Toseland, jenž paradoxně získal pouze tři vítězství. Devět bodů ztratil vicemistr Laconi, jenž zvítězil sedmkrát a potopily ho nulové výsledky ze začátku sezóny. Třetí dokončil Haga a čtvrtý nakonec dopadl nejlepší zástupce Hondy Vermeulen. Následovali tři Ducati pod vedením Chilliho, McCoye (jenž se párkrát ukázal i v MotoGP) a Haslama. Devátý dokončil i přes „dětské mouchy“ Fogartyho stroje Corser a top-ten uzavíral Borciani na Ducati. Náš Mrkývka díky zlepšeným podmínkám pro chudé týmy dosáhl životního výsledku a to celkového pětadvacátého místa.

2005

Do tohoto roku nastupovalo pole notně posílené dalšími týmy s japonskou technikou. Tým Suzuki Alstare Corona Extra podpořený továrnou Suzuki, jejíž nový model GSX-R 1000 K5 se stal vpravdě převratným, angažoval ostríleného harcovníka, mistra světa z roku 1996 Troye Corsera. Do WSBK se vrátila Yamaha a to velmi rázně se dvěma továrními týmy vybavenými motocyklem YZR-R1. V týmu Yamaha Italia startoval navrátilce značky Haga a Andrew „Pitty“ Pitt, příchozí z GP. V týmu Yamaha France startoval další bývalý aktér MotoGP Norik Abe a vytrvalec Sebastian Gilbert. Honda vsadila na týmy Ten Kate s excelentním Vermeulenem doplněným loňským mistrem světa supersportů Karlem „Muggas“ Muggeridgem. Novým týmem ve WSBK byl projekt rakouského mistra MS Side Klause Klaffenbrocka, v jehož týmu Klaffi Honda startoval veterán Chilli a německá naděje Max Neukirchner.

Tým Renegade Koji přešel na techniku Honda a angažoval návratilce z USA Bena Bostroma. Kawasaki zastupoval v týmu PSG-1 Corse Chris Walker a Mauro Sanchini. Za tým Bertocchi pak jel Giovanni Bussei a Ivan Klementi. Fogartyho tým Petronas nyní reprezentoval Steve Martin a Garry McCoy. Tovární tým Ducati nyní zůstal nezměněn a jako druhý nejsilnější zástupce značky se ukázal tým Ducati SC Caracchi s Lorenzem Lanzim a Fonsim Nietem přichozím netradičně z GP250. Všechny japonské týmy vzaly přípravu velmi vážně a obzvláště pilně testoval tým Suzuki Alstare Corona Extra, což se velmi projevilo v začátku šampionátu. Všemi již odepsaný veterán Corser se podělil se svým kolegou Kagayamou o vítězství v prvním podniku sezóny nově se odehrávajícím v Kataru na okruhu Losail. Zástavu Ducati držel třetím a druhým místem Laconi. V australském závodě suverénním stylem dvakrát vyhrál domácí Corser před kolegou Kagayamou a na pódiu byl i Vermeulen. Ducati zde propadla, Toseland zapomněl na svou loňskou formu a získal jediný bod, dobře si nevedl ani Laconi. Ve španělské Valencii se debakl opakoval, Laconi nedokončil ani jednu jízdu a Toseland bodově paběrkoval. V Itálii se na stupně vítězů konečně dostal jednou třetí Toseland a své minulé zaváhání napravil čtvrtý a druhý Laconi. První vítězství zařídil až v anglickém podniku v Silverstonu Laconi následován třetím Toselandem, který vyhrál druhou jízdu, ve které Laconi havaroval. V Misano dosáhl Laconi na double a vše nasvědčovalo tomu, že se karta začíná obracet, ale vedoucí Corser jel velmi vyrovnaně, prozatím byl v každém závodě na pódiu a měl již velmi výrazný náskok. Po mnoha letech se šampionát vrátil k nám do Brna, kde v první jízdě suverénně zvítězil Corser před Toselandem a Laconim. Tovární duo Ducati se velmi dobře prosadilo po startu druhé jízdy, která ale byla přerušena pro olej na trati. Podruhé se již tak nedařilo a jezdci Ducati zůstali poměrně vzadu. Neuvěřitelnou jízdu předvedl Haga, který se z šestnácté pozice na startu dostal až na vedoucí pozici, kterou také udržel před Corserem a Vermeulenem. Nejlepším jezdce na Ducati byl nakonec překvapivě soukromník Lanzi. Všichni naši jezdci startující na divokou kartu se kvalifikovali a dva z nich sedlali Ducati. Dlouholetý účastník Mrkývka zde startoval poprvé v sezóně na půjčené motorce od týmu SC Caracchi. Bohužel ani jednu jízdu nedokončil. Jiří Trčka prolomil svou smůlu v šampionátu WSBK a se starou technikou se do závodu kvalifikoval a dokončil oba závody, k bodům však měl daleko. Další závod v anglickém Brands Hatch probíhal ve znamení strhujícího souboje Haga versus Corser a jedno třetí místo zde získal Laconi, naopak domácímu Toselandovi se závod vůbec nepovedl a odvážel si pouhých devět bodů. V Assenu dvakrát trumfoval Vermeulen, který útočil na mistrovský titul, druhé a třetí místo zde získal Toseland, naopak Laconi tvrdě havaroval a bohužel pro Ducati se vyřadil prakticky do konce sezóny. Poprvé v sezóně chyběl na stupních vítězů famózní Corser. Od tohoto závodu se seriálu účastnil náš Mrkývka, který v týmu SC Caracchi nahradil Fonsiho Nieta, který nesplnil očekávání. V německém Lausitzringu proběhla změna v týmu Ducati Corse, kde nahradil zraněného Laconiho slibně jedoucí Lanzi, který v první jízdě po startu musel opustit trať, ale za použití obslužných tras se vrátil na vedoucí příčce, byl však potrestán průjezdem boxové uličky a vrátil se na konci pole, přesto ještě zabojoval a nakonec získal poměrně kvalitní body. V druhé jízdě Lanzi již nezaváhal a získal senzační vítězství. V předposledním závodě, který se konal na italské půdě, vyhrál Vermeulen před Corserem a Hagou, ale jelikož byla druhá jízda pro silný déšť zrušena, dočkal se Troy Corser předčasné korunovace. Na poslední závod ve francouzském Magni Course se Lanzi vrátil do týmu SC

Caracchi, ale nyní byl již vybaven tovární technikou, čehož měl v plánu náležitě využít. V první jízdě se „Dukatistům“ moc nedařilo, ale druhou jízdu Lanzi vyhrál a Toseland dokončil třetí. Nic to však neměnilo na nepovedené sezóně. James Toseland dlouho hledal svoji loňskou formu a Régis Laconi byl vyřazený ze třetiny závodů. Mladík Lanzi se sice v závěru sezóny kvalitně prezentoval, ale na výraznější posun v tabulkách bylo již pozdě. Ducati tak po sedmi letech ztratila titul v MS značek, který poprvé získala Suzuki. Druhý skončil Vermeulen na Hondě. Opět třetí skončil Haga tentokrát na Yamaze a nejlepší Ducati pod vedením Toselanda skončila až čtvrtá, šestý skončil Laconi, což se po jeho zraněních dá brát jako solidní výsledek. V nejlepší desítce se ještě umístil devátý Lanzi. Ducati pro příští rok přichystala velký útok s cílem obnovení svých pozic. A do svého továrního týmu opět angažovala navrátilce Troye Baylisse, kterého má doplnit nadějný Lorenzo Lanzi.

2006

Sezóna začala za velkých změn. Z MotoGP přišla velice zvučná jména a i mezi závodníky WSBK proběhlo několik změn. Největším trhákem měl být příchod italského matadora, Maxe Biaggiho, který se dostal na černý list Hondy, a tak mu byl nakonec znemožněn i vstup do tohoto šampionátu. Z GP však do týmu Klaffi Honda přišel velezkušený Brazilan Alex Barros, do týmu Berik Sterilgarda Ducati přišel navrátilcec Ruben Xaus. K týmu Ducati SC Caracchi přišel z týmu D'antin MotoGP Roberto Rolfo. Tým Kawasaki Bertocchi byl posílen Francem Battainim a do týmu Yamaha motor France z japonského mistrovství přišel Nakatomi. Tým Suzuki Alstare Corona Extra posílil ze supersportů přichod Fabien Foret a ze stejného směru přišel do týmu Fogarty Petronas Craig Jones. Německý Max Neukirchner přešel k Ducati do týmu Pedercini a neposlední chvíli tak vyřešil svůj vyhazov z týmu Klaffi Honda. Tým Ducati Corse propustil oba své dřívější jezdce. Laconi nyní hájí v týmu PSG-1 Corse zelené barvy Kawasaki a James Toseland sehnal angažmá v týmu Winston Ten Kate Honda. Největším lákadlem sezóny je návrat Troye Baylisse za říditka továrního stroje Ducati. Kolegu mu bude dělat nadějný Lanzi a toto duo mladické dravosti a obrovských zkušenostech by mělo Ducati zajistit ztracený titul. Plány značky se výrazně projevily již v úvodním podniku na katarském okruhu Losail. Dvě tovární Ducati vévodily startovnímu poli a výrazně promluvily také do napínavých závodů. V první jízdě se ujal vedení raketově startující Haga a zavěsil se za něj jeho stájový kolega Andrew Pitt, který však nebyl schopný držet nasazené tempo a postupně odpadal. Za nimi se vytvořila skupinka Toseland, Corse, Kagayama a až kousek za nimi Bayliss. Několik kol před cílem se odpoutal Kagayama a na špici se vytvořilo japonské duo. Japonci bojovali opravdu na hraně a pořadí se neustále měnilo. V jedné z levotočivých zatáček nasadil Haga k dalšímu předjetí, ale Kagayama ho zavřel. Hagovi nezbylo nic jiného než pořádně vzít za brzdu, podklouzlo mu přední kolo a do šterku vzal i Kagayamu. Najednou byl nečekaně ve vedení Toseland a několik vteřin za ním jel Bayliss, jenž se postupně probojoval vpřed. Za poslední kolo zmenšil Troy odstup na minimum, avšak na vítězství již nedosáhl. Jako třetí skončil Pitt na Yamaze a druhou nejlepší Ducati dovedl na sedmém místě Rolfo. Baylissův kolega Lanzi havaroval. Druhá jízda nabrala podobný směr a na začátku vedly dvě Yamahy. Opět se vytvořila skupina pronásledovatelů, na jejímž konci jel po ne zrovna nejlepším startu znovu Bayliss. Do vedení

se postupně dostal Troy Corse na Suzuki a vytvořil si několikasekundový náskok. Stále se však dotahoval Bayliss, který fantastickou jízdou ztrátu během několika kol zcela eliminoval. Poslední dvě kola probíhala ve znamení strhujícího souboje Troy & Troy, z něhož nakonec vyšel lépe Corse. Přesto Baylissova dvě druhá místa znamenala průběžné vedení jak pro Ducati, tak pro něj. Lanzi tentokrát dokončil na pátém místě. Následující podnik v Phillip Islandu zcela ovládl Bayliss. Vyhrál kvalifikaci a hned od začátku první jízdy se ujal vedení. Jeho bezchybná jízda mu zajistila obrovský náskok asi sedmi sekund, ale defekt pneumatik ho velmi zpomalil. Do vedení se postupně dostalo duo Corse, Barros a nakonec se radoval domácí jezdec na Suzuki. Pódium doplnil James Toseland a tak na něm Ducati neměla žádného zástupce. Nejlépe s italským strojem dokončil Rolfo na pátém místě a Bayliss byl nakonec rád za místo šesté, následován další Ducati s Xausem v sedle. Druhá jízda již byla plně v „Baylissově“ režii a s velkým náskokem vyhrál před Toselandem a Bartošem. Druhá nejlepší Ducati patřila opět Rolfova. V této době tedy šampionát vede Troy Bayliss a my spolu s Ducati doufáme, že tomu tak bude až do konce.

Ducati poprvé na dráze

Začátkem 50. let byl Taglioni členem závodního týmu FB Mondial. Taglioni na tato léta vzpomíná takto: „Přijel jsem na oddělení závodů Mondial, které patřilo bratrům Bosseli a okamžitě mě najali. Toho roku přišla federace s Tour of Italy, byli jsme nezkušení i přesto, že jsme vyhráli každou část, ale Tour jsme prostě prohráli. Druhý rok jsme vyhráli. Na oslavnou večeři vítězství jsem ale bohužel pozván nebyl a další den jsem odjel bez jakýchkoliv vysvětlení. To byla doba, kdy jsem obdržel nabídku, která měla navždy změnit můj život. Zavolał si mě generální ředitel Ducati Meccanica, kterým byl tou dobou pan Montano, muž pevného charakteru, který řekl: „Vím o tvém talentu a potřebuji Tě. Jestli sestrojíš 100 motocyklů tak, aby vyhrály Tour of Italy, Ducati zůstane, protože mám jenom na plat svých zaměstnanců na jeden měsíc. Jestliže se tak nestane, končíme a všichni půjdou domů.“

Taglioniho prvním úkolem bylo sestrojít motocykl, který měl být schopný dosáhnout vysokého výkonu při závodech, ale také položit základ pro novou sérii silničních motocyklů – stručně řečeno, měl dosáhnout vysokého výkonu jak na dráze, tak i mimo ni. Taglioni vytvořil kompletně nový motor, který měl osu a kazetovou převodovku. Byl to motor, se kterým se podařilo vítězit, ale také položil základ pro jednoválcové motorky, které se užívaly přes 20 let.

100 Gran Sport byl okamžitě přejmenován na Marianna, podle éry Marian a na počest Montanyho silně věřící manželky, a který roku 1955 zahájil zkušební období na trati Modena.

S 98 ccm Ducati Marianna debutovala toho roku na Tour of Italy v kategorii 100 ccm, která byla v té době velmi populární.

Taglioni a Ducati tým mohli být spokojeni s výsledky strojů, ale vůbec nebyli spokojeni s přípravou jezdců, kteří neměli žádné zkušenosti, byli podceňováni publikem i tiskem, ale tým se nevzdával. Debut Gran Sport nakonec předčil všechna očekávání: Gianni Degli Antoni vyhrál bez vynaložení

jakékoliv námahy na devítidenní Tour of Italy při průměrné rychlosti 98,9 kilometrů za hodinu. Úvod, neboli křest nemohl být pro Ducati lepší. Pak následovala vlna úspěchů a vítězství. Ještě v tom samém roce Marianna vyhrála závod Milan – Taranto, kde Degli Antoni vyhrál ve své kategorii závod na 1400 kilometrů a jel průměrnou rychlostí 103,17 kilometrů za hodinu. Vítězství Marianny pokračovala až do roku 1958, kdy byla třída 100 ccm vyřazena. To už měl ale Taglioni navrhnout vývoj modelu Gran Sport. Tenhle vývoj se stal pozdějším základem pro motocykly s objemem 125 a 175 ccm.



Bratři Ducatiové

Tři synové Angonia Cavalieria Ducatiho, strojního inženýra, který si vybuřoval kariéru ve druhé polovině 19. století, byli zakladatelé Ducati. Antonio Cavalieri Ducati, narozený v Comacchio, přesídlil do Bologne ve druhé polovině 19. století, během italské průmyslové revoluce.

V roce 1952 se Adriano Cavalieri Ducati, vynikající student fyziky, stal slavným pro jeho pokus o radiové spojení mezi Itálií a Amerikou, za použití vybavení pracujícího na krátkých vlnách, které sám navrhl. Bologna procházela obdobím neklidu, částečně díky zahájení vysílání italského rádia, ale hlavně díky popularitě města jako rodiště Guglielmo Marconi, vynálezce rádia.

Ducatiho rodina, povzbuzena úspěchem toho experimentu, založila 4.7. 1926 Societr Scientifica Radio Brevetti Ducati.

První kanceláře se nacházely v centru Bologně, na Via Collegio di Spagna 9, ale krátce poté se společnost přemístila do Viale Guidotti 51, hned u centra města. Toto měl být první větší závod Ducati, který byl užíván až do 1.6. 1935, kdy byl položen základní kámen současného závodu v Borgo Panigale.

První část byla postavena v letech 1935 – 1939. Bruno Ducati měl na starosti design a řídil stavbu, Marcello Ducati dohlížel na personál, a výroba a výzkum byly hlídány Adrianem Ducatim. Z původní výroby kondenzátorů se výroba rapidně rozšířila a zahrnovala radiové vybavení, precizní mechanické strojírenství a nastal nárůst počtu zaměstnanců, což vedlo k tomu, že Ducati se stala společností s největší výrobou v Bologne ve 30. letech.

Na začátku 2. světové války se závod rozšířil a pracovalo v něm 5000 zaměstnanců, ale byl silně poškozen spojeneckými útoky 12.10. 1944 a výroba byla zastavena do druhé poloviny roku 1945.

Bratři Ducatiové se touto zkušeností nedali odradit a závod byl částečně obnoven již koncem roku 1945, s výrobou Cucciola, prvního motocyklu vyrobeného v Borgo Panigale, v březnu roku 1946. Bohužel, kvůli škodám utrpěným během války, nemohli bratři dále provozovat svůj závod se ziskem, a proto ho v roce 1948 odevzdali státu.

Adriano Cavalieri Ducati přesídlil do Kalifornie, kde spolu s Werner Von Braunem pracoval na americkém vesmírném programu, který vyvrcholil přistáním na Měsíci v roce 1969.

Na druhé straně se Marcello Ducati přestěhoval do Milána, kde vyráběl automatické brány. Třetí z bratrů, Bruno Ducati, také přesídlil do Milána, kde založil realitní kancelář, která je ještě i dnes aktivní.

Bruno Ducati, poslední ze tří bratrů, zemřel 18.5. 2001 ve věku 96 let.

Fabio Taglioni

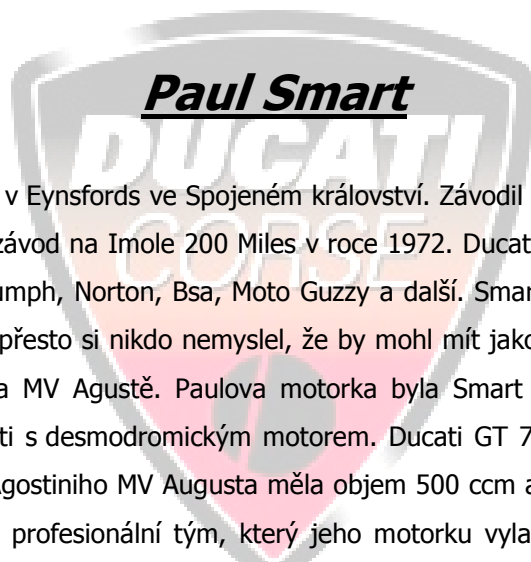
Fabio Taglioni byl skoro 40 let inspirující a hnací silou Ducati k neobyčejnému úspěchu na okruzích a silnicích po celém světě. Zabýval se konstrukcemi a designem motorek Ducati, které byly a jsou vždy inspirací pro ostatní firmy. Jeho cit pro umění a vize zaměřené na design, spolu s neobyčejným talentem a znalostmi jak inovovat vytvořily dokonalou sérii spolehlivých a silných motorů, které z Ducati udělaly jedny z nejcharizmatičtějších a nejvíce fascinujících motocyklů na světě. Velký úspěch modelů vyrobených Taglionim pro Ducati z něj udělaly jednoho z největších a nejlepších vynálezců doby. Byly to motocykly, které dobyly svět. Efektu, kterému genialita a kreativita Fabia zapůsobila na vývoj a růst Ducati, se do dneška nikdo nevyrovnal. Ve skutečnosti, když Fabio přišel do firmy, byla to společnost, která vyráběla malé motocykly hlavně pro trh a pomalu se snažila dostat z katastrofálního poválečného stavu. Poté co odešel, byla firma Ducati známá po celém světě jako výrobce sportovních a nadsportovních motocyklů. Nejen že motocykly navržené Taglionim byly uměním, ale zároveň to byly motocykly, které měly charisma. Taglioni stihl během své čtyřicetileté kariéry navrhnout více než 1000 motorů, každý zcela jiný a to od nízko výkonových, které se objevovaly u malých motocyklů a skútrů, až po super výkonné dvouválcové superbiky. Na takhle velkých úspěších se podílel také Giuseppe Montano, generální ředitel Ducati, který věřil v úspěchy mladého Taglioniho. V roce 1953 se rozhodlo, že v rámci Ducati by měly být dvě vzdálené a oddělené výrobní a organizační struktury: Ducati Meccanica a Ducati Elettrotecnice. První z nich se měla zabývat konstrukcemi motocyklů a produkcí a výrobou dieselových motorů, zatímco ta druhá se měla zabývat pouze radio elektronikou. Management Ducati byl vložen do rukou pana Montana a jen díky němu se společnost začala vážně zajímat o závody motocyklů. Montano měl myšlenku, že k dosažení dobrých výsledků ve sportu je zapotřebí kombinovat výzkumný program s vývojem. Montano věděl, že k dosažení dobrých výsledků ve sportu je potřeba nový designer, který by měl za úkol sestrojít natolik dobrou motorku, která by v kombinaci s dobrým jezdce tvořila výborný tým, proto si najal Taglioniho, který jeho myšlenku vyplnil.

Massimo Tamburini

Massimo je člověk, kterému svět děkuje za tak krásné modely jako je Ducati 916 nebo MV Agusta F4. Za celých třicet let, co navrhoval, vytvořil řadu neuvěřitelně dobrých motorek, které vynikají zejména moderním designem. Nejvíce se zabýval křivkami vidlicemi, perimetriemi rámu a mnoha dalšími inovacemi. Celkem navrhl neuvěřitelných 42 motocyklů. Do motocyklů byl blázen už jako malý chlapec. Ve 14 letech se musel spokojit se stopětadvacátkou Vespa a o chvíli později si pořídil Moto-Guzzi, pak MV a nakonec Hondu. Jeho rozhodnutí navrhovat přišlo v době, kdy havaroval se svou

Hondou CB 750 na zkušebních okruzích v Monze. Koniček se mu stal zaměstnáním a začal procházet různými kurzy sváření. Po absolvování mnoha kurzů vymyslel pro svou Hondu nový podvozek.

Tamburini své nadání neuznává. Říká, že motocykl tvoří tým, ne jedinec. Roku 1983 odešel Tamburini od Bimoty a začal navrhovat pro Grand Prix Team Gallina Suzuki 500 GTA. Svoje první nápady prozradil u stopětdvacítky Cagiva Aletta Oro. Jeho zaměstnavatel Castiglioni byl velmi překvapen, neváhal a Tamburiniho jmenoval technickým ředitelem jedné z poboček Ducati v Rimini. Massimo mu byl vděčný za tohle dosazení a jako díky navrhl motocykl Ducati PASO 750, který vzbudil obrovskou pozornost. Sám Tamburini má největší radost z Cagivy GP 500, ani Ducati 916 pro něj nemá větší cenu. Tamburiniho tajemství spočívá v tom, že rozvíjí techniku s designem zároveň. Tamburini má ve fabrice testovací jezdce, ale testovací jízdy si dělá sám a najezdí až 3800 km týdně. Mnoho lidí se snažilo narušit Tamburiniho výbornou spolupráci s jeho kolektivem, ale nikdy se to nepodařilo, protože byl vždycky loajální. Massimo dokázal za pouhých devět měsíců sestrojít nový stroj, který má ze všech nejraději. Sám od sebe hodně požaduje a má velká měřítka, která klade i na ostatní.



Paul se narodil 23. 4. 1943 v Eynsfordu ve Spojeném království. Závodil s mnoha motorkami, ale jeho legendární vítězství přinesl závod na Imole 200 Miles v roce 1972. Ducati ukázala, že má lepší motory než MV Agusta, Honda, Triumph, Norton, BSA, Moto Guzzi a další. Smartovo vítězství bylo nečekané. Byl velmi talentovaný, ale i přesto si nikdo nemyslel, že by mohl mít jakoukoliv šanci proti Agostinimu (favorit všech), který jel na MV Agustě. Paulova motorka byla Smart touring, Gran Turismo 750 a byla to vůbec první Ducati s desmodromickým motorem. Ducati GT 750 měla rám, motor a brzdy z modelu touring, zatímco Agostiniho MV Augusta měla objem 500 ccm a byla speciálně sestavená na závody. Paul měl malý, ale profesionální tým, který jeho motorku vyladil k dokonalosti. Ve čtvrtém kole Paul dohnal Agostiniho na jeho MV Agustě, čímž překvapil více než 70 000 fanoušků a dokonce i jeho tým. Když projížděl cílovou rovinkou, těsně se ho držel další jezdec Ducati Bruno Spaggiari, který se Smartem bojoval o první místo, musel ale zpomalit kvůli nedostatku paliva, a tak projel cílovou rovinku těsně za Smartem. Toto vítězství se stalo pro tým Ducati velmi cenným nejen proto, že vyhráli její dva jezdci, ale také se jí podařilo porazit Augustovy mocné motorky. Před tímto vítězstvím nebyl Paul vůbec znám, zato byl známý v USA, kde závodil za americký tým Hanson Kawasaki na japonských motorkách, které byly bohužel velmi nespolehlivé. Když se Smart připojil k Ducati, aby doplnil její čtyřčlenný tým, byl velmi překvapen vysokou úrovní dovedností a schopností Taglioniho technického týmu. Když viděl jejich potenciál, nemohl pochopit, proč boloňská společnost neinvestovala více času a energie do profesionálních závodů. Přesto, že si toho Smart nebyl vědom, kola pokroku byla již roztočena a báječné vítězství na Imole ukázala managementu Ducati, že úspěšné závodění má významný dopad na komerční a finanční růst. Když vrátíme příběh zpět do dob před velkým vítězstvím, Ducati silně bojovala o Smarta. Jejich prvním krokem bylo zajistit finance na sestavení týmu. Taglioni dokázal přesvědčit ředitele společnosti, aby schválil nutné výdaje. Hned jak

byly zajištěné finance, nastala těžká etapa. Ducati zkoušela do týmu přivést jezdce jako byli Jarno Saarinen, Barry Sheen a Renzo Pasolini, ale tito jezdci neměli o závodění v týmu Ducati zájem, protože v roce 1972 nebylo jméno Ducati ve světě známé. Ducati se soustředila na závody s malým obsahem motoru, a proto se závodníkům těžko věřilo v návrat Ducati k závodům. Ducati se zkoušela se Smartem spojit, ale bohužel bezvýznamně. Když se jí to po velkém úsilí podařilo, Smart i přes velké pochybnosti, kontrakt s Ducati podepsal. Po přistání v Itálii byl mile překvapen. Byl vyzvednut velkým sedanem, kterého dopravil na okruh Modena, kde bez jakéhokoliv odpočinku zkoušel nové pneumatiky Dunlop TT100 a různé rámy. Byl příjemně překvapen kvalitou materiálu Ducati a profesionalitou týmu, který se skládal z 30 lidí, 10 motocyklů.

Raymond Roche

Raymond se narodil 21. 2. 1957 v Ollines ve Francii a je majitelem dvou různých titulů. Ve své kariéře se zaměřil na nejsilnější kubatury. V roce 1981 poprvé zvítězil na silné čtyřdobé Kawasaki o objemu 1000 ccm spolu s Jeanem Lafondem v závodě na 1000 km v Rakousku. O pár týdnů později si vítězství znovu zopakoval ve slavné barcelonské čtyřadvacetihodinovce na okruhu Montjuich. Sezónu 1982 jezdil na Hondě, na které se bohužel nedomáhal žádných uspokojivých výsledků. Pak si také vyzkoušel atmosféru velkých cen na pětistovkách. Ve velmi krátkém období stihl vystřídat Yamahu, Suzuki, Hondu a v letech 1987 – 1988 to byla i italská Cagiva. V tomto období se postavil na stupně vítězů celkem devětkrát. Později se v týmu Cagiva znovu sešel s Agostinim, ale své dřívější výsledky se mu nepodařilo překonat. Svě zkušenosti s dvoudobými i čtyřdobými motory chtěl ještě jednou zúročit. Když mu bylo jednatřicet let, dal si na jednu sezónu odpočinek. Pak v roce 1989 usedl za říditka superbikové Ducati a začala se tvořit jeho nejúspěšnější kapitola v životě. V šampionátu 1989 se celkově umístil na třetím místě. Rok 1990 pro něj byl ještě úspěšnější. Získal titul mistra světa superbiků a stal se prvním Evropanem, který dokázal získat titul mistra světa superbiků. Následující dvě sezóny nebyly tak úspěšné, ale vybojoval si titul vicemistra světa. Raymond už nebyl žádným mladíkem, a proto se roku 1992 rozhodl svou aktivní kariéru ukončit. Závodění ale nechat nechtěl, a proto si založil svůj závodní tým Ducati, ve kterém startovali Christian Rebutini a Carl Fogarty, který v jeho týmu dosáhl na druhé místo v roce 1993.

Doug Polen

Doug se narodil 2. 9. 1960 v Detroitu v USA. Mistrem světa superbiků se stal již po dvou sezónách a poté se uchýlil za oceán. V roce 1994 se ale vrátil a opět se pustil do závodění. Polenovo jméno se začalo stávat známým až ve druhé polovině osmdesátých let, kdy dojel třetí v prestižním závodě na 200 mil v Daytoně Beach. O rok později dojel na japonském osmihodinovém závodě na Suzuce druhý spolu s Kevinem Schwantzem. Začátky svého závodění Polen prožil se značkou Suzuki a více méně na japonských okruzích. V roce 1989 na nich získal titul tamního mistra světa v kategorii TT F1

a na okruhu v Sugo první titul mistrovství světa superbiků. Když Eraldo Ferracci založil tým Fast by Ferracci Ducati Corse, vzpomněl na úspěšného Douga , kterého do týmu hned angažoval. Stačily pouze dva roky a Doug neměl přemožitele a stal se králem superbiků. V roce 1992 Doug se angažoval neuvěřitelnými sedmnácti vítězstvími, z nichž bylo sedm za sebou, a dodnes nebyl překonán. V následujícím roce přidal dalších devět výher a stal se podruhé mistrem světa. Doug byl na vrcholu kariéry ve výborné formě, ale překvapivě se uchýlil do ústraní. V roce 1994 Honda nasadila nový model RC 45 a do týmu pozvala Polena, ten ale nepodařilo po boku svého týmového jezdce Slighta uspokojivé výsledky. Ke konci sezóny ztrácel téměř sto bodů a na stupně vítězů se dostal pouze dvakrát. Jediné společné vítězství bylo v osmihodinovce Suzuka. Po tomhle neúspěchu Polen superbiky opustil, ale touha k závodění v něm stále přetrvávala. V roce 1997 se spolu s Australanem Goddardem stal mistrem světa endurance za tým Suzuki. Když Dougovi bylo 38 let, dokázal si titul mistra světa ještě jednou obhájit, tentokrát za řídítka Hondy.

Carl Fogarty

Carl se narodil 1. června 1966 v Blackburnu ve Velké Británii. Počátky jeho závodění se píší do roku 1884, kdy se jako osmnáctiletý mechanik přihlásil na Manx Grand Prix, která se každoročně koná na ostrově Man. Roku 1989 poprvé zvítězil na slavné trati Tourist Trophy s Hondou 750, se kterou chtěl obhájit titul mistra světa v kategorii TT F1 pro čtyřdobé motocykly. Ještě téhož roku se poprvé zapsal mezi bodující jezdce superbiků, protože se mu s Hondou podařilo dojet na sedmém a třináctém místě. V roce 1990 si Fogarty vyzkoušel start v GP na domácím okruhu v Doningtonu jako člen týmu ROC. Bohužel se mu závod nepodařilo dokončit, protože spadl, ale týden nato dojel na švédském okruhu šestý, na okruhu v Brně desátý a na GP Maďarska dojel osmý. Fogarty byl ve velmi dobré formě a to mu pomohlo k bodování v šampionátu superbiků. V Doningtonu byl dvakrát šestý a ve Francii a Španělsku získal body také. Rok 1991 pro něj byl dobrou, kdy se začal plně věnovat čtyřdobým motocyklům ve světě superbiků a zahájil ho v barvách týmu Silkolene Britain znovu na Hondě 750. Vedl si velmi dobře, nakonec skončil sedmý a pomalu se dostává mezi světové jezdce. Sezona 1992 pro něj byla životní. Jezdil v dokonalé formě a co nejlíp uměl. V šampionátu superbiků přešel ke značce Ducati, se kterou se mu podařilo bodovat hned ve druhém závodě, kde se umístil na stupních vítězů. Později startoval ve čtyřadvacetihodinovce v Le Mans, ve které zvítězil spolu s Rymerem. Pak startoval na ostrově Man s Yamahou 750 za tým Loctite. Po vítězství v belgické „24“ ve Spa nechyběl ani na britské GP v Silverstonu. Dále jezdil superbikové závody, ze kterých těžil čtvrtým místem a po vítězné sérii ve vytrvalostních závodech získal první titul mistra světa v šampionátu endurance. Po vítězných sériích šampionátů od nich upustil. Dokonce přestal jezdit závody Tourist Trophy a začal se plně věnovat týmu Ducati pod vedením Raymonda Roche. Fogarty si u Italů vybudoval velmi dobré jméno, a proto dostal divokou kartu pro start na pětistovkách ve velké ceně v Doningtonu a usedl teda za řídítka Cagivy. Přesto, že Cagiva se plně lišila od Ducati a usedl na ni pár hodin před startem, dokázal se kvalifikovat pátým časem mezi nejlepší jezdce. Rok

1994 zahájil vítězstvím na Ducati 916. Chtěl znovu získat titul mistra světa, ale pád na německém Hockenheimu mu přivodil zlomenou ruku, a tak jeho cesta za titulem dostala prozatím červenou. Fogarty byl ale natolik dobrým jezdcem, že se na nejvyšší stupeň vítězů postavil desetkrát a v 28 letech se mohl pyšnit titulem mistra světa v šampionátu superbiků. V následujícím roce se opět honil za titulem mistra světa a to se mu také podařilo. Na stupních vítězů se neukázal pouze pětkrát. Konkurenčním týmům se Fogarty velmi líbil a každý si ho chtěl získat. Roku 1996 jezdil Fogarty za japonský tým, ale s jejich motocykly si příliš nerozuměl, i přesto, že pravidelně dojížděl – pouze jednou nebodoval, ale těšit se mohl pouze ze čtyř vítězství. Sezona roku 1997 přinesla skvěle jezdícího Američana Johna Kocinského, který jako jediný Fogartyho přemohl. Na začátku sezony 2000 mohl získat již šedesáté vítězství, ke kterému byl blízko v závodě v Austrálii, tam ho ale přemohl domácí jezdec Gobert. V následující jízdě mělo dojít k okamžiku, kde Fogarty může získat krásné šedesáté vítězství, ale bohužel utrpěl při pádu těžké zranění ruky a šlach, které se později projevilo sníženým citem v ruce a ztížením ovládnání stroje. I po několika měsících léčby se Fogarty nevyléčil a sám poznal, že se blíží konec jeho kariéry a odchod od závodění. Carl byl ale vášnivý závodník a to se také podepsalo na jeho návratu. Začal si budovat vlastní tým a roku 2002 do něj přivedl schopné lidi, kteří se podíleli na vývoji nové techniky. Je jediným závodníkem, kterému se něco takového podařilo. Jeho tým poprvé vyjel v sezoně 2003 s Corsem a Britem Haydonem, Corser skončil těsně za první desítkou. Rok nato jezdil za stáj nový muž Chris Walker, který se postavil na stupně vítězů a jako devátý muž si získal v Oschersleбену a Magny Cours superpole. V sezoně 2005 stroj Foggy Petronas sedlala australská dvojka, „drifter“ Gary McCoy a nejlepší privátní jezdec předchozích ročníků Steve Martin. Pro letošní sezonu zraněného McCoye nahradil mladičkář Brit Craig Jones. V rozjíždějí se sezoně je zatím největším úspěchem start z první řady na australském Phillip Islandu, o který se postaral Steve Martin. Fogarty toho v superbikovém světě dokázal hodně, a také proto se stal jeho legendou, na kterou se jen tak nezapomene.

John Kocinski

John se narodil 20. 3. 1968 v Little Rock v USA. Byl přezdíváný „Little John“, protože svou postavou byl opravdu malý. Dodnes je mistrem světa dvěstěpadesátek z roku 1990 a mistrem světa superbiků z roku 1997. K dosažení svého prvního titulu potřeboval devět let. Na motorce jezdil již odmala, ve čtyřech letech poprvé usedl na minimotorku. V šestnácti letech se stal dvojnásobným amatérským mistrem USA. Roku 1984 se stal šampionem superbiků v Americe a dva roky nato, v roce 1986 získal titul ve dvěstěpadesátkách. V japonské GP 1988 debutoval se svoji Yamahou a celkově skončil devatenáctý. Tohle číslo si oblíbil, a proto s ním jezdil i na svém stroji. Jeho talent se nazapřel a díky tomu dostal příležitost ke startu v pětistovkách v týmu Lucky Strike. Teprve roku 1990 jel celou sezonu a byl to tým Lucky Strike. John nezklamal a odvděčil se titulem. Zkusil i dvěstěpadesátku Suzuki, ale po neshodách nakonec dostal vyhazov v týmu. Chvilí na to dostal nabídku od Cagivy a jeho premiérový start se konal s italskou pětistovkou v Brně. Už ve třetím závodě se těšil z vítězství, ale

tímto to nekončilo. V následující sezóně v roce 1994 stál sedmkrát na stupních vítězů a až v posledním závodě přišel o titul vicemistra světa. Byl zklamaný, ale ještě větší nepříjemnosti mu přinesla Cagiva, která ukončila svoji činnost. Po tomhle velkém zklamání se John uchýlil domů a celý rok o něm nebylo slyšet. Až v roce 1996 zanechal dvoutakty a přesedlal na čtyřtakty, tentokrát k italské Ducati. Pětkrát zvítězil a k tomu sedmkrát stál na pódiu. V celkovém hodnocení se lépe umístili pouze Slight na Hondě a Corser. Tímto John ukázal, že patří ke špičkovým jezdcům a k nejlepším jezdcům závěru devadesátých let. Roku 1997 přesedlal k Hondě do týmu Castrol, kde John opět zářil. Vítězem se stal celkem devětkrát. Tahle sezóna byla Johnovou poslední, nikdo neví proč, ale závodění překvapivě nechal.

Neil Hodgson

Neil Hodgson se narodil 20. 11. 1973 v Burnley ve Velké Británii. Když mu bylo sedmnáct let, roku 1990, absolvoval svůj první závod. Byl talentovaný a již v roce 1992 se těšil ze svého titulu britského mistra světa stopětadvacítek. Po tomto úspěchu věděl, že má na víc a proto si chtěl vyzkoušet něco jiného. V následující sezóně si vyzkoušel velkou cenu mistrovství světa na Hondě. Šestkrát se dostal na bodovaná místa, ale bohužel mu to stačilo až na třetí desítku v závěrečné klasifikaci. Sezónu 1994 jezdil za tým Harris, 1995 za tým ROC a bylo na pětistove Yamaha. V roce 1995 už byl jedním z nejlepších jezdců. Ital Virginia Ferrari sledoval Hodgsonovy výsledky, kterými byl velmi zaujat a proto Hodgsona přivedl do týmu Ducati Corse, ve kterém se stal stájovým kolegou Kocinského. Neilovi se podařilo bodovat už od čtvrtého závodu a později na trati Laguna Seca stál poprvé na stupních vítězů s třetím místem. Roku 1997 odešel Kocinski a jeho stájovým kolegou se stal Fogarty, na kterého Hodgson zdaleka nestačil, ale tvořili spolu výborný tým a Neil se dokonce v celkovém hodnocení posunul na deváté místo. V následující sezóně Hodgson opustil stáj Ducati a přidal se ke Kawasaki, tam se mu ale moc nedařilo. Skončil za první desítkou, to ho vedlo k tomu, aby závodění na chvíli nechal. Po odpočinku, plný sil, se opět v roce 2002 vrátil k závodění. Nikdo ho nepřemohl a tak se poprvé těšil z titulu mistra světa, který získal na Ducati. Sezónu 2001 odjezdil v týmu GSE. V roce 2003 dal tovární tým Ducati Hodgsonovi nabídku, kterou přijal. Hodgson byl jak utržený z řetězu. Útočil na titul mistra světa s devíti vítězstvími v řadě. Celkem získal 13 vítězství, titul mistra světa, náskok přes 100 bodů a konečně se mohl rovnat s Fogartym. Hodgson po získání tohoto titulu u superbiků nevydržel a proto se vydal do seriálu velkých cen Moto GP. Bohužel pro něj tenhle přesun nebyl nijak úspěšný a bodově pouze paběrkoval. Celkově skončil až jako osmnáctý a přemýšlel co bude dál. V roce 2005 odešel do USA, kde začal závodit v superbikovém šampionátu, kde ve své první sezóně skončil jako šestý.

James Toseland

James se narodil 5. 10. 1980 v Sheffieldu ve Velké Británii a stal se nejmladším mistrem světa v celé historii superbiků. Průběh jeho dosavadní kariéry nemá mnoho záchytných bodů. V roce 1995 odstartoval svůj první závod na Cagivě, která měla objem 80 ccm. V roce 1997 zajel britský pohár, který se jezdil na Hondách, konkrétně to byla Honda CB 500. Byla to devítidílná série závodů, z nichž James osm vyhrál. V britském šampionátu supersport skončil třetí. James se spojil s týmem Castrol Honda, který měl silné zázemí a zde jezdil s šestistovkou Hondou. Nebylo to pro něj období úspěšné, spíš to bylo období, ve kterém sbíral nové zkušenosti. Nakonec skončil až devatenáctý. První body získal až v jihoafrickém Kyalami, pak dojel osmý před domácím publikem a další body si přivezl z Rakouska. V tomto ročníku se ukázalo, že se jeho forma lepší a bylo to poznat, protože celkově pak skončil těsně za první desítkou. Na přelomu tisíciletí, jako dvacetiletý, přestoupil do britského šampionátu superbiků. Ve velmi silné konkurenci skončil nakonec dvanáctý. Na sezonu 2001 ho angažoval tým GSE Racing na starty v mistrovství světa superbiků. James za řídítky Ducati podával střídavé výkony, které ho nakonec vynesly na třinácté místo. Další zkušenosti sbíral od týmového kolegy Hodgsona. V sezoně 2002 působil společně s Hodgsonem v oranžových barvách týmu HM Plant, kde si vedli oba výborně. James se dokázal posunout do první desítky na sedmé místo – pouze třikrát nebodoval. V závěru seriálu se poprvé postavil na stupně vítězů, kde se mohl pyšnit třetím místem. V dalším ročníku se společné cesty Hodgsona a Toselanda rozešly, protože úspěšnější Hodgson nahradil v továrním týmu Ducati Baylisse. James setrval v původním týmu a jeho novým spolujezdcem se stal Chris Walker. Jeho týmový kolega plně naplnil očekávání zaměstnavatele. Toseland byl nakonec celkově bronzový a díky tomu mohl v sezoně 2004 v týmu Ducati Filla nahradit úřadujícího mistra světa Hodgsona, který přestoupil do královské třídy Moto GP. James v závěru sezóny dvakrát předčil svého týmového kolegu Laconiho a stal se mistrem světa. Další sezónu se britský pianista dlouho rozpomínal na svou předchozí formu, a tak jako nejlepší zástupce Ducati skončil „až“ čtvrtý. Letošní sezónu James absolvuje v týmu Winson Ten Kate Honda a po dvou závodních víkendech se již raduje z jednoho vítězství.

Loris Capirossi

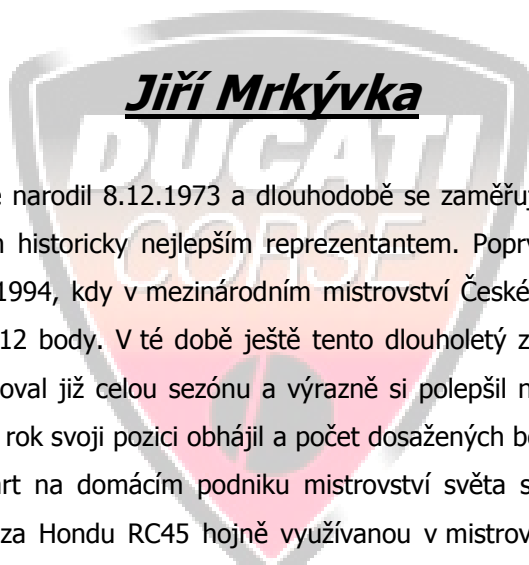
Současná hvězda MotoGP a nejúspěšnější jezdec značky Ducati Loris Capirossi začal svoji závodní kariéru v různých značkových pohárech. V roce 1988 šlo o Hondu Trophy 125 a další rok o Gilera Trophy 125. Dobré výkony v těchto sériích zajistily Lorisův start v evropském šampionátu stopětadvacítek, kde se v roce 1990 umístil na celkovém čtvrtém místě. V roce 1991 přišel přestup do světového mistrovství stopětadvacítek a naprosto nečekaně hned ve své první sezóně skončil jako světový šampion. Tehdy vytvořil nový rekord a stal se nejmladším šampionem této kategorie. Capirossi chtěl ukázat, že vše nebyla pouhá náhoda a titul obhájit, což se mu také následující sezónu podařilo. Když Loris roku 1993 přestoupil do třídy dvěstěpadesátek, zakončil svoji první sezónu v této

kategorii dvanáctým místem. Další rok dosáhl na pozici vicemistra světa této kategorie. V roce 1995 zaznamenal italský závodník propad a ve dvěstěpadesátkách skončil třetí. Nespokojen s menší stagnací přestoupil Capirossi do královské kubatury tehdejších pětistovek. Díky jeho velmi malému vzrůstu ho všichni odepisovali a nevěřili, že silnější techniku bude schopný dostatečně zkrotit. Loris je ale velký bojovník a ve své první sezóně v GP500 dosáhl na celkové šesté místo. Pro sezónu 1997 přijal nabídku bývalého mistra světa GP500 Wayne Raineyho a vstupil do týmu GP500 Yamaha Rainey. Poprvé za svou kariéru v GP sedlal jiný stroj než Hondu a to se podepsalo na jeho poklesu na desátou příčku. Po uplynulých dvou sezónách v královské kubatuře ho oslovila domácí Aprilia, která chystala nový stroj do třídy 250. Loris nakonec svolil, neboť si chtěl splnit svůj dřívější cíl a to získat mistrovský titul v této třídě. Sezóna 1997 pro něj nebyla moc úspěšná. Aprilia se potýkala s vývojovými problémy a Loris skončil celkově sedmý. Následující sezóna je velice rozporuplná, Aprilia šlapala jako hodinky a Loris bojoval o titul se svým týmovým kolegou Tetsuyou Haradou. Boj vyvrcholil v posledním závodě sezóny, který se jel v Argentině a ke kterému Capirossi nastupoval s tříbodovým náskokem. Boj byl opravdu tuhý a ve vedení se oba aktéři neustále střídali. Do jedné z pomalých zatáček Loris nasazoval k předjetí, najížděl velice rychle, nedobrzdl a Haradu doslova sestřelil. Ze závodu byl diskvalifikován, ale jelikož Harada nedokončil, stal se mistrem světa. Tato chyba ho stála mnoho popularity a dodnes mu ji někteří nemůžou zapomenout. Sezónu 1999 jezdil na Hondě v týmu Gresini, titul se mu však obhájit nepodařilo. Dokončil třetí, definitivně skončil s třídou dvěstěpadesátek a nadobro odešel k třídě pětistovek.

Druhé období jeho působení v královské kubatuře bylo již optimističtější. Za tým Emerson Honda Pons nastoupil v roce 2000 a skončil sedmý. V roce 2001 v týmu West Honda Pons, zajel svoji prozatím nejlepší sezónu a skončil celkově třetí. V následující sezóně 2002 strádal ve stejném týmu na dvoutaktní pětistovce, kdy zbytek špičky již sedlal čtyřtákní stroje o objemu 990 ccm. Capirossi se také kvůli svému zranění v průběhu sezóny nemohl umístit líp než na osmém místě.

Sezóna 2003 byla plná nadějí a skvělých úspěchů. Italský matador dostal domácí stroj Ducati Desmosedici. Tahle kombinace byla sázkou do černého. Capirossimu se s tímhle strojem velmi dařilo. Celkem získal 3x pole position, 6x na stupních vítězů, 1x vítězství a celkové čtvrté místo. Sezóna 2004 byla velmi plná očekávání. Capirossiho mnoho odborníků pasovalo do role největšího adepta na mistrovský titul, ale nový model Desmosedici GP04 nebyl tak dobrý a blížící se konec sezóny ukázal, že tým musí najít lepší řešení, aby Capirossi mohl ukázat, že umí skončit lépe než na celkovém devátém místě. Začátek sezóny 2005 neměl Capirossi vůbec lehký, protože tým přešel na nové pneumatiky Bridgestone, které nebyly v té době tolik konkurenceschopné. V domácím Mugellu doslova vydřel pódiové umístění a už to vůbec nevypadalo, že by mohl něco změnit v další části sezóny. Nakonec se ale situace obrátila. Bridgestone vyvinul v polovině sezóny nové pneumatiky, se kterými se dalo jezdit mnohem obstojněji. Loris se začal probojovávat na přední příčky od závodu v Brně, kde skončil druhý. Další vítězství si připsal v Motegi, která je domácím okruhem všech japonských značek a umístění je zde pro ně velmi důležité. Capirossi ale ukázal svou sílu a kvality svého stroje a vítězství všem jezdci japonských značek doslova vyfoukl pod nosem. V dalším závodě v Malajsii, kde získal Valentino Rossi svůj pátý mistrovský titul v řadě, opět vyhrál a sám sedminásobný světový šampion

o Capirossim prohlásil, že si s ním hrál jako kočka s myší. Vyhlídky do dalších závodů vypadaly velmi nadějně. Sny se ale rozplynuly po pádu Capirossiho na Phillip Islandu. Pád v rychlosti 250 km/h mu zapříčinil propíchnuté plíce a veškerým snům byl konec. Capirossi je ale velký bojovník, a i přes své velké zdravotní potíže a bolesti nastoupil do posledního závodu, který dojel se slzami v očích do konce, což se v jeho závodnické kariéře stalo již několikrát a ukazuje to na Lorisovu obrovskou schopnost sebezapření. Nakonec se Loris těšil z pěkné šesté příčky. Přes svůj pokročilý věk ukázal, že patří mezi světovou špičku. V době dokončování naší práce byl dokončený první závod sezóny 2006 a vítězem nebyl nikdo jiný než Loris, který se tak dostal do průběžného vedení a směle tak vykročil ke svému jedinému nesplněnému cíli: stát se mistrem světa MotoGP. Capirossi je znám jako ohromný bojovník, sedlá nejvýkonnější stroj v poli a přes své fyzické indispozice ho efektivně krotí. Sledovat jeho jízdu je potěšením, jelikož se s Desmosedici doslova pere a člověku připadá, že Ducati pod ním jakoby tancuje. Dodnes odborníci nedokáží pochopit, jak je schopný s tak ohromným monstrem jezdit řízenými smyky a podobně, ale Loris je stále překvapuje a určitě ještě neřekl poslední slovo.



Tento brněnský závodník se narodil 8.12.1973 a dlouhodobě se zaměřuje na závody třídy superbike, kde se postupně stal naším historicky nejlepším reprezentantem. Poprvé se s ním ve výsledkových listinách setkáváme v roce 1994, kdy v mezinárodním mistrovství České republiky ve třídě superbike obsadil 32. místo s celkem 12 body. V té době ještě tento dlouholetý závodník značky Ducati sedlal Kawasaki. Rok na to absolvoval již celou sezónu a výrazně si polepšil na celkové páté místo se 123 body stále s Kawasaki. Další rok svoji pozici obhájil a počet dosažených bodů zvýšil na 172, zpestřením tohoto ročníku byl také start na domácím podniku mistrovství světa superbiků. Následujícího roku Mrkývka vyměnil Kawasaki za Hondu RC45 hojně využívanou v mistrovství světa superbike a ihned se to projevilo na postupu na celkovou druhou příčku, kdy ho přemohl pouze Rakušan Gerhard Esterer. Následujícího roku se náš mladý jezdec rozhodl získat závodní zkušenosti z mistrovství světa superbiků a se svou starší Hondou absolvoval téměř celý šampionát, když vynechal pouze závody v americké Laguna Seca a v jihoafrickém Kyalami. Tento odvážný počín našeho mladého jezdce mnohému naučil a byl velice užitečný z důvodu poznání světových okruhů a srovnání s absolutní světovou špičkou. Bohužel v této sezóně ho provázelo mnoho technických problémů s jeho Hondou, a tak pro příští sezónu chystal změnu. Přes zaměření na WSBK a problémy s technikou nakonec startoval i na mistrovství republiky, kde získal čtvrté místo se 123 body. Následného roku tým JM Superbike Racing přichystal ambiciózní projekt účasti v celém šampionátu WSBK s mnohem konkurenceschopnější technikou Ducati. Tvrdé podmínky z minulých let a lepší technické zabezpečení se projevily prvním světovým bodem již z druhého závodu seriálu, který se odehrával na australském Phillip Islandu. Oproti loňskému roku náš reprezentant zrychlil o tři sekundy na kolo, což byl velmi výrazný posun. Dobře se rozjíždějící sezónu však ukončilo obrovské neštěstí v podobě požáru týmového kamionu, při kterém byla zničena jak motorka, tak celé technické zázemí týmu. Vybudovat

si tuto pozici ve světě není jednoduché ani levné, a když po mnoha letech snahy vezme během okamžiku vše za své, mnohé by to zlomilo. Ne však rodinný klan Mrkývků, který s obrovským úsilím začal obnovovat svoje dřívější pozice. Tým se dokázal k závěru šampionátu vrátit a naprosto nečekaně dosáhl Jirka na rakouském A1 Ringu jedenáctého místa, což byl prozatím zatím jeho životní výsledek. Toto bylo pro tým a hlavně pro jezdce obrovské povzbuzení a odměnění jejich tvrdé práce. V celkovém hodnocení dosáhl Jirka na šestačtyřicáté místo a jeho šest světových bodů bylo obrovským posunem. V roce 1999 se Mrkývka opět účastnil také našeho mistrovství, i když startoval pouze třikrát, obsadil celkové páté místo s celkem 65 body. V roce 2000 tým JM Superbike Racing inovoval svou techniku novým systémem vstřikování a elektroniky, přesto se sezóna zrovna nevyvedla a pro několik pádů a technických problémů se nepodařilo zopakovat loňské solidní výsledky a Jirka ve WSBK nebodoval. Toho roku Mrkývka také nezanevřel na závody domácího mistrovství. Třikrát startoval a třikrát vyhrál, což dohromady znamenalo 75 bodů a celkové čtvrté místo. Do sezóny 2001 nastupoval tým s poměrně vysokými ambicemi a dobrým materiálním zabezpečením, ovšem během sezóny se hlavní sponzor týmu dostal do velkých problémů a získal dostatek financí na náhradní díly a kvalitní provoz týmu, což se samozřejmě projevilo na dosažených výsledcích. Nezbylo nic jiného než dokončit sezónu se starým materiálem, ale i přesto se dokázali angažovat v českém mistrovství. Ve WSBK nakonec skončili třiačtyřicátí s jedním bodem z první jízdy z australského Phillip Islandu. V MČR startoval Mrkývka čtyřikrát a opět se počet startů rovnal počtu vítězství. Celkově skončil se sto body na druhém místě. Do další sezóny bohužel přetrvaly finanční problémy hlavního sponzora, a tak se nutná koupě nového stroje zase oddálila, a nakonec vůbec nepřišla. Technické problémy se netýkaly už jen motocyklu, ale i kompletního týmového zázemí. Protestoval už i autobus, a tak byly dlouhé opravy na parkovištích a pozdní příjezdy na závodě velice běžné. Únava materiálu byla extrémní a každý závod se tým strachoval, zda motorka již nevypustí duši úplně. Nakonec se sezóna nějak „doklepala“, ale opět z toho nebyl ani jeden světový bod. České mistrovství opět ukázalo kvality jezdce, který opět zvítězil ve všech svých startech, což mu přineslo třetí místo se 75 body. Na začátku roku 2003 se tým JM Superbike Racing rozhodl výrazně angažovat v českém mistrovství, připravil své staré stroje a angažoval dalšího jezdce Jirku Dráždáka. Do mistrovství světa se na poslední chvíli podařilo získat nový motocykl a to Ducati 998RS. První závod v Monze byl velice nešťastný a tým pro nedostatek času pro přípravu nového motocyklu a nedorozumění s dodavatelem pneumatik nebyl schopný se ani kvalifikovat. V dalším závodě o Oschersleбену přišel první světový bod roku. Rozšíření bodového konta přišlo ještě v Assenu, jinak tým provázela snad již tradiční smůla. Jinak to ovšem bylo v MČŘ, které i přes absenci jednoho závodu Jirka Mrkývka konečně vyhrál se 107,5 body a Jirka Dráždák dokončil jako čtvrtý. Sezóna 2004 byla pro tým příznivější z důvodu nově předepsaných jednotných pneumatik pro seriál WSBK, které srovnaly rozdíly mezi bohatšími a chudšími týmy. To se projevilo hned v prvním závodě, kde Jirka s loňskou technikou dosáhl nejlepšího výsledku kariéry, desátého místa. Sezóna pokračovala příznivě a podařilo se ještě dvakrát bodovat třináctým místem z německého Oschersleбену a dvanáctým z anglického Silverstonu, pak jako každoročně došly týmu finance a bez náhradních dílů se již nedalo na další body pomýšlet. Přesto je 25. místo ve světě s 13 body velice solidním výsledkem s nejlepším umístěním českého jezdce ve WSBK. V Mistrovství

republiky Mrkývka startoval jen jednou, a i když vyhrál, na lepší než 13. místo to nestačilo. Další sezóna byla od začátku opředená tajemstvím a odkladem prvního startu, který se nakonec pro nedostatek financí z důvodu odřeknutí účasti mnoha slíbených sponzorů, odsunul až na polovinu šampionátu, který se po dlouhých letech navrátil do domácího Brna. S úplně novou motorkou Ducati 999RS, půjčenou od týmu pana Stefana Carrachiho, se Jirka poměrně sžil a v trénincích dosáhl na solidní pozice. Málo naježděných kilometrů však bylo znát, a tak první závod Jirka pro pád nedokončil, kdežto v druhém vypověděla službu technika. Zbytek sezóny Jirka absolvoval v týmu Ducati SC Carrachi, kde si postupně zvykl na nový stroj a slibně se rozjel, jenže na body již nestihl dosáhnout. S půjčeným strojem také startoval v posledním závodě Mistrovství republiky, kde vyhrál a obsadil celkové desáté místo. Pro tento rok se počítá s účastí na evropských závodech WSBK a výraznějším angažováním v našem mistrovství. K těmto účelům bude týmu k dispozici loňský Carrachiho motocykl Ducati 999RS.

Jiří Trčka

Mentor naší práce a významný člen české společnosti soustředěné okolo strojů Ducati Jiří Trčka se narodil 20. 3. 1959 a bydlí v Moravanech u Brna. Po svém prvním setkání se značkou Ducati mu netrvalo dlouho, než se rozhodl k začátku své závodní kariéry. Poprvé se jeho jméno v tabulkách objevuje v roce 1995, kdy se účastnil Mistrovství České republiky v kategorii supersport se strojem Ducati 748 RS. Svou první sezónu dokončil brněnský jezdec ve svém vlastním týmu JTR Corse na šestadvacátém místě se ziskem třinácti bodů. Třináctka dodnes figuruje jako oblíbené startovní číslo tohoto závodníka. Dalšího roku se pan Trčka se stejnou technikou zúčastnil přeboru České republiky v kategorii supersport, kterou dokončil na devátém místě. Pro další sezónu byl připraven přestup a pan Trčka si díky svým dobrým kontaktům zajistil techniku z mistrovství světa. Šlo o Ducati 916 RS, kterou v Mistrovství světa Superbike dříve sedlal jediný rakouský jezdec, který dosáhl na vítězná vavříny v tomto seriálu, Andreas Meklau. V sezóně 1997 se pan Trčka rozhodl zaměřit na přebor České republiky v kategorii volná nad 250. V Brně získal své první vítězství a celkově skončil třetí s osmatřiceti body. Mimoto absolvoval také nekompletní Mistrovství České republiky v kategorii superbike, které dokončil na dvaadvacátém místě s jedenácti body. Pro následující rok padlo rozhodnutí věnovat se pouze Mistrovství České republiky superbike, pro které měl tým k dispozici stejnou techniku jako loňského roku. Na konci sezóny byl Jiří Trčka klasifikován jako sedmý se ziskem šestaosmdesáti bodů. Následující sezónu přišla modernizace strojového parku a pan Trčka se opět dostal k technice z Mistrovství světa superbiků. Opět to byla legendární Ducati 916 RS, tentokrát po španělském Gregoriovu Lavillovi, který později působil také v klasickém Grand Prix. S touto technikou se pan Trčka posunul v MČR Superbike na celkové šesté místo se ziskem třiapadesáti bodů. Dalšího roku dokázal český matador značky Ducati se stejnou technikou svou příčku obhájit a jeho bodové konto nakonec povyroستlo na sedmdesát bodů. Pro rok 2001 začal pan Trčka vyvíjet svůj vlastní motocykl. Sériový model Ducati 996 RS opatřil díky svým velice dobrým konexím přímo

v závodním oddělení Ducati mnoha exkluzivními továrními díly, které doplnil o součásti z vlastní produkce, a tak se dalo hovořit o polotovárním motocyklu. S novou „výzbrojí“ pan Trčka výrazně promluvil do našeho domácího mistrovství superbiků, ve kterém obsadil čtvrtou příčku se ziskem pětadesáti bodů. Tohoto roku se pan Trčka také poprvé zúčastnil závodů Mistrovství světa superbiků a to konkrétně závodu v italském Misano, na který mu byla udělena divoká karta. Bohužel první srovnání se světovou špičkou nedopadlo nejlépe. V prvním kvalifikačním tréninku na neznámé trati náš reprezentant havaroval a stroj se nepodařilo do druhé kvalifikace opravit. Díky tomu pan Trčka do závodu neodstartoval, ale i přesto díky několika hodinám tréninků strávených s absolutní světovou špičkou šlo o velice přínosnou zkušenost. V roce 2002 přišel prozatímní vrchol kariéry v podobě titulu Mistra republiky v kategorii superbike a čtvrté místo v téže kategorii Alpe Adria Cupu, což je vlastně neoficiální mistrovství Evropy. V tomto roce byla opět udělena jezdcí týmu JTR Corse divoká karta na italský závod série WSBK, tentokrát na okruhu v Monze. Bohužel pana Trčku potkala i tentokrát smůla. První kvalifikační trénink se jel za kompletně mokrých podmínek a náš jezdec dosáhl poměrně slušného umístění, a tak se rozhodl k druhé zmoklé kvalifikaci nenastoupit a šetřit techniku. V závěru kvalifikace se náhle vyjasnilo, trať začala osychat, špička výrazně zrychlila a náš pilot se bohužel nevešel do kvalifikačního limitu. Na sezónu 2003 měl pan Trčka rozjednanou koupi továrního motocyklu pozdějšího mistra světa Neila Hodgsona. Vše se nakonec podařilo a do našeho mistrovství se dostal opravdu stroj světové úrovně, jakým bezpochyby motocykl Ducati 998 Factory 2002 byl. Sezóna probíhal ve znamení soubojů dvou závodníků značky Ducati, jmenovců Jiřího Trčky a Jiřího Mrkývky o titul a pan Trčka měl do posledního závodu šanci na obhajobu, ale v jednom z tréninků byl doslova sestřelen jedním z jiných jezdců, a tak nakonec skončil na celkové třetí pozici. Dalšího roku pan Trčka neabsolvoval úplně všechny závody mistrovství ČR, a tak skončil až na devátém místě. V loňském roce již byl poznat vysoký věk techniky, která sice poměrně solidně fungovala, ale na nejnovější japonské stroje již prostě nestačila. Pan Trčka opět vynechal některé závody MČR, a tak skončil na celkovém pátém místě, což s ohledem na tyto okolnosti rozhodně není špatný výsledek. Tohoto roku se do naší země vrátil šampionát WSBK a pan Trčka na domácí podnik získal svou již třetí divokou kartu pro tento šampionát. Po předešlé smůle ve světovém šampionátu se pan Trčka dočkal náplasti a přes velké pochyby veřejnosti se mu po heroickém výkonu povedlo do závodů kvalifikovat i se starou technikou. V závodech logicky nemohl nikdo počítat s atakem na bodované pozice, a tak se dá osmadvacáté a čtyřicetadvacáté místo brát jako úspěch. Do další sezóny pan Trčka plánuje po delší přestávce opět účast v celém českém mistrovství a doufá v opětovné udělení divoké karty na domácí podnik Mistrovství světa superbike.

Pan Trčka není jen závodníkem, jeho firma JTR Corse se zabývá výrobou a prodejem speciálních závodních dílů především na motocykly Ducati. Za zmínku stojí přímo panem Trčkou vyvinutý samovypírací antihoppingový spojkový systém, který je patentován a který využívá pro své stroje oficiální tovární tým Ducati Corse.

Návštěva týmu JTR Corse

Je 23. září, asi sedm hodin ráno a s Tomášem již asi dvě hodiny bloudíme po lesích, jelikož jsem maličko spletl cestu na Masarykův okruh v Brně. Po mnoho zbytečných kilometrech se unavení konečně ocitáme před areálem okruhu a to nám dodává nové síly. Teprve včera jsme se rozhodli, že středoškolská odborná činnost bude na téma Ducati a jelikož jde o poslední závod sezóny, nemůžeme si ho nechat ujít. Ani nevíme, co si od této akce slibujeme, ale v nejhorším případě můžeme alespoň do naší práce vložit fotky pořízené na okruhu. Úžasná prázdnota okruhu mě téměř fascinuje, takové to tady neznám. Dnes se konají první tréninky Alpe Adria Cupu a Mezinárodního mistrovství České republiky, tribuny zejí prázdnotou a ani v prodejním stánku není nikdo, od koho by člověk mohl koupit vstupenku. To vše svědčí o špatné propagaci a organizaci tohoto seriálu podpořené absolutním nezájmem médií. S trošku sevřeným hrdlem tedy procházíme tunelem vedoucím do paddocku a necítím se tak jistě jako před měsícem na Velké ceně, to jsem měl na krku VIP kartu, ale dnes nemáme nic, a proto mě vzpomínka na rozložené postavy mužů z bezpečnostních služeb docela znervózňuje. Utěšuju se tím, že jsem v právu, že jsme si nějakou vstupenku koupit chtěli, ale nebyl zde nikdo, kdo by nám ji prodal. Vycházíme z tunelu k boxové uličce a zjišťujeme, že tady se žádné bezpečnostní prohlídky nekonají, což ostře kontrastuje s mými posledními vzpomínkami na toto místo. Hned u prvního boxu vidíme zaparkovaný bílý autobus s logem JTR Corse racing team, který naznačuje, že máme štěstí a cíl naší cesty je jen pár desítek metrů od nás. Nesměle přicházíme k prvnímu boxu, kde se to jen hemží rychle pracujícími lidmi, a já se rozhlížím a uvažuji, jak vše provedeme. Najednou se nás někdo přívětivě zeptá, co potřebujeme, a já okamžitě odpovídám, že hledáme pana Jiřího Trčka. Vzápětí poznávám, že dělám špatně a že ten muž, co se nás ptá, je přímo pan Trčka. Nepoznal jsem ho, k dispozici jsem měl jen jednu starou fotku, co jsem včera v rychlosti někde našel, člověk je rád, když se v médiích vůbec někdy něco objeví o kvalitním závodníkovi našeho a evropského mistrovství. Faux pas hned na začátek, říkám si, že teď můžeme na vše zapomenout a jet domů, ale po omluvě a koktavém vysvětlení, že jsme zde kvůli středoškolské odborné činnosti a že bychom rádi udělali pár fotek popřípadě rozhovor, je nám řečeno ať chvíličky vydržíme, pan Trčka je trochu ve skluzu a ještě nemá ani vybalené závodní nářadí. Trochu naivně nabízím naši pomoc, které by byla asi spíše ke škodě než užitku, a ve všem tom ruchu kolem nás si uvědomuji, jak pošetilý je náš plán na dnešní den. Pan Trčka se svým mechanikem Josefem Strakou nás usazují uvnitř boxu a horečně připravují stroj k prvnímu tréninku. V poloběhu se nás pan Trčka ptá, jestli nechceme něco na pití, a s úsměvem dodává, že jen potřebuje zkusit, jestli vše funguje. My jsme zatím v sedmém nebi a dokumentujeme přípravu špičkového týmu vybaveného sice neaktuální, ale tovární technikou Ducati. Nasáváme pravou závodní atmosféru a nemůžeme uvěřit, že jsme se dostali tak daleko. Všechno jde ráz na ráz a za několik chvil se s typickým dusotem rozběhne motor Ducati 998 F02 a pan Trčka vyjíždí k prvnímu tréninku. Ohromeně stojíme u boxové zídky a stopujeme časy, které jsou velmi dobré, i přes použití ne zrovna nových pneumatik.

Tento „test jestli to funguje“ nakonec končí velice slibným časem a pan Trčka se vrací do boxů. Následuje nezbytná údržba stroje a hned po ní se nám pan Trčka věnuje. Přes velké zdržení nám ochotně odpovídá na všechny otázky a zavádí nás do pravého závodního světa. Během těchto chvil se dozvíme neuvěřitelně mnoho věcí a chvílemi jen posloucháme s otevřenými ústy.

Přiblížil se čas první kvalifikace a příprava opět začíná, po chvíli se opět ocitáme na boxové zídce a znovu měříme časy, které jdou kolo od kola dolů a za nedlouho jsou někde na úrovni vysokých 2.11, o kterých pan Trčka mluvil. Přichází ovšem smůla v posledním kole, které bylo na mezičasech nejrychlejší, stroj začal kvůli nedostatku paliva lehce škytat a výborný čas byl rázem pryč. I tak je 2.11.783 velice pěkným časem a pan Trčka je třetím nejrychlejším jezdcem s českou licencí. Následuje diskuze o kvalifikaci, focení s panem Trčkou a loučení. Již jsme zdržovali příliš dlouho a i my už musíme jít. Dostáváme plakáty a telefonní číslo spolu s pozváním na další dny tohoto podniku. Pořád trochu ohromeně vycházíme z boxů a nemůžeme uvěřit, co všechno se nám povedlo. Tohle bude pro naši práci výtečné rozšíření. Děkujeme, pane Trčko!



Návštěva firmy Dmoto

Již delší dobu se snažím poznat on-line část komunity českých závodníků, a tak jsem toho pochopitelně využil v naší práci. Petr Smrček je závodník přeboru ČR ve třídě volná nad 600 ccm a mimoto pracuje jako prodejce ve známé brněnské společnosti Dmoto. Tato firma prodávající především italské motocyklové značky je známá svým vstřícným přístupem k zákazníkům a pořádáním mnoha mimoprodejních akcí, a tak jsem se rozhodl ji navštívit a obohatit tak naši akci o pohled na chod úspěšného prodejce strojů Ducati. Slovo dalo slovo, a tak jsem se odpoledne dne 1.2.2006 objevil před prodejnou sídlící v Brně na adrese Drobného 49. Ihned po vstupu jsem byl překvapen množstvím opravdu exkluzivních vystavených motocyklů, mezi nimiž se objevila i taková lahůdka jako Ducati Paul Smart 1000 Limited Edition.

Během představování jsem zjistil, že jsem byl již dopředu avizován a že mi všichni ochotně pomůžou s čímkoliv, co budu potřebovat, jak je to ostatně běžné pro jednání jak s dlouhodobými, tak potencionálními zákazníky. Ihned poznáte, že se nepohybujete v prostředí tvrdého byznysu, ale mezi lidmi, pro které je tato práce vášní a jsou zapálení fandové italských motocyklových značek, mezi nimiž logicky vévodí Ducati. Spíše než jako pracovní kolegové působí dojmem party lidí nadšené pro stejnou věc a obětující svému zájmu nejenom mnoho času. Poznáte to podle téměř familiérního vybavení prodejny, která je dekorována nejrůznějšími nástěnkami s fotkami z nejrůznějších společných akcí a novoročními přáními od významných osobností české motocyklové scény. Najdete zde také zarámované a podepsané plakáty nejslavnějších závodníků značky Ducati a další suvenýry, vše je doladěno fandovskými předměty, jako například vlajkou závodního týmu. Stejnou můžete v létě zahlédnout na Masarykově okruhu v rukách italských fanoušků. Člověk, který je naladěný na stejnou notu, je z tohoto prostředí jednoduše unešený a ocitá se téměř v sedmém nebi, což ještě umocňuje ochota personálu nezávazně se s vámi dát do řeči na toto, pro nezasvěcené značně neobvyklé téma.

Svého pobytu zde si užívám plnými doušky a snažím se vše poctivě zdokumentovat. Je mi umožněno nahlédnout i do všech zákulisních částí prodejny a do malého vytržení se dostávám ve firemním servisu, kde se mi po stáhnutí tajemného červeného přehozu zjeví neuvěřitelně nádherná přestavba Ducati 999 S. Zlatý rám a výfuková koncovka, odlehčená kola Marchesiny, originální doplňky od Ducati Performance, všude spousta karbonových dílů a vše je korunováno podpisem legendárního Giancarla Falappy. Za tímto strojem se ovšem skrývá okolo osmi set hodin tvrdé a láskyplné práce, na kterou může být majitel, který zde také pracuje, náležitě pyšný. V servisu poznávám také mechanika Jiřího Mrkývky a zjišťuji, že tento náš nejúspěšnější závodník mistrovství světa superbiků se zde často „staví na kafe“. Toto setkání mě velice obohatilo a přineslo i trochu zákulisního pohledu na věc a informací, které se v médiích, nebo na tribunách okruhu našinec nedozví.

Firma je známá svou nadstandardní péčí o zákazníky, patří k ní například společné vyjíždky do zahraničí, účast na mezinárodních akcích značky Ducati (například Ducati World Week atd.), posezení a slavnostní večery během závodních akcí konajících se na našem území.

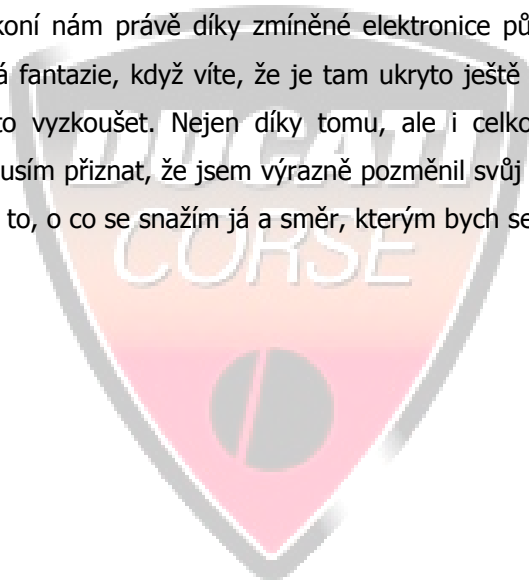
Při těchto akcích se můžete potkat se závodními hvězdami značky, ke kterým jinak není zrovna nejlehčí se dostat. Loni se tato setkání konala během českých závodů Grand Prix a mistrovství světa superbiků. Na letošní rok se opět můžeme minimálně na jednu podobnou akci těšit. V sídle firmy se také několikrát do roka konají různé semináře, kterých se účastní odborníci uznávaní ve svých oborech. Na jeden takový seminář, který se konal 8.2.06, jsem byl pozván. Tématem byly amatérské okruhové závody, a tak jsem se na seminář velmi těšil. Do Dmota jsem dorazil již kolem druhé hodiny odpoledne, přestože se seminář měl konat až o půl sedmé. Potřeboval jsem ještě odbornou radu do některých částí naší práce a pokusil jsem se také dohodnout rozhovor s Jiřím Mrkývkou, jehož mechanik zde pracuje. Nakonec mi všichni opět s ochotou vyhověli a já dospěl k názoru, že zde vydržím až do semináře a alespoň trochu pomůžu s jeho přípravou. Všude panovala dobrá atmosféra a pohoda. Po přichystání sálu jsme na velkoplošné televizi zhlédli něco z místního archivu slavných závodů a jak čas plynul, začaly se objevovat hlavní postavy chystaného semináře, jehož největší část měla být věnována německému projektu prospeed, ke kterému nyní vzniká české zastoupení. Následovat mělo pár slov o čerstvě založeném projektu amatérských vytrvalostních závodů Czech Endurance Cup, který bude pořádat firma IV Racing, jejíž majitelé Ivo Duchoň a Viktor Noss úspěšně závodí v českém mistrovství. Přednášet měl Ivo Duchoň, který přišel trochu dříve, a já tak pozoroval skupinu nejrůznějších českých a německých motocyklových velikánů pijících stylově capuccino a vášnivě se hádajících u právě přehrávaného závodu mistrovství světa superbiků 2002 z italské Imoly. Pomyslel jsem si, že člověk by v okolí těžko hledal italtější scénérii. I seminář byl hodně volnější, než jsem čekal, a nakonec šlo o zevrubné nastínění vznikajících projektů a následnou diskuzi o nich. Všechno skončilo hodně pozdě večer a já si opět odnášel mnoho zážitků i poznatků. Navíc mi bylo řečeno, že kdykoliv budu mít cestu kolem, mám se zastavit chvíli posedět a dát si capuccino, které se zde opravdu pije ve velkém. Tak takhle nějak to vypadá u úspěšného prodejce exkluzivních italských značek. Překvapuje Vás to? Mě to překvapilo také...

Ducati Desmosedici a Jakub Smrž

Jsme velice rádi, že se nám do naší práce povedlo zařadit reakci našeho prvního jezdce, který se posadil za řídítka speciálu MotoGP. Tato senzační zpráva se zničehonic objevila v době, kdy jsme začínali plánovat naši práci a naším velkým přáním bylo zahrnout několik postřehů od našeho, v mnoha ohledech nejúspěšnějšího, novodobého jezdce. Sehnat Kubu bylo docela problematické, ale jakmile se nám poštěstilo, vše šlo nečekaně hladce a náš účastník MS 250 i přes velké plány do letošní sezóny, což znamenalo opravdu moc práce a minimum času, překvapil svou obrovskou ochotou a snahou o pomoc. Sám Jakub nám nabídl kontakt na předního českého motocyklového fotografa Marka Pavlíčka z jeho firmy MPA FOTO, a tak jsme k této části naší práce mohli použít i opravdu exkluzivní fotografické materiály. Jakub měl možnost testovat také speciál Kawasaki, ale hned brzké srovnání ukázalo, že po pár metrech, které ujel s Ducati, měl úplně jiný pocit než na Kawasaki. Checova motorka mu velice dobře padla do ruky a díky tomu se mohl více soustředit na jízdu a požitek z ní. Ducati Kubovi přišla oproti Kawasaki velmi pohodlná a chod motoru byl taky mnohem lepší, ale nechme promluvit samotného Jakuba Smrže.

„ Na jedné straně mě štvalo, že mi nepůjčili Lorisovu motorku, na druhé jsme byl rád, protože bych se na ni asi dost těžko skládal. Skoro 20 centimetrů rozdílu se musí projevit a Checa je přeci jenom o něco větší než Capirossi. Byl jsem úplně unešený ze zadního dílu kapotáže. Ten designér, který něco takového vymyslel, byl fakt třída. Něco tak krásného ve vás musí jednoznačně evokovat ženské partie, ať chcete či ne. Když jsem se na ni poprvé posadil, okouzila mě ještě víc. Měl jsem pocit, jako by jí postavili pro mně a překvapilo mě, že posaz byl pohodlný, přesto velice závodní. Po prvním jemném otočení plynu se mi v břiše začaly „honit myšky“. I když byla Desmosedici moje druhá zkušenost z kategorie snů MotoGP, nervozita byla v cukuletu zpátky. Při pomalém vyjíždění z boxů by člověk neřekl, co se začne dít při plynu v režimu o několik tisíc otáček vyšším. Možná proto musí být Ducati zabarvená do ruda, protože to je opravdu hotový peklo! Ta neuvěřitelně krásná závodní část z karbonových dílů, jenž dostává svůj tvar díky formám ve vakuu a v níž se momentálně nacházela sedací část mého těla, byla příjemně rozvibrována dvěma výfuky ukrytými pod skořepinou. Ovladatelnost motocyklu je ukázková, ale ještě to není jako u Yamahy M1. Já na ní sice nejel, ale měl jsem možnost srovnání prostřednictvím konzultace s lidmi, kteří tu šanci dostali. Když jsem minul signalizační zařízení na konci boxové uličky a otočil jsem ještě o kousek plynem, tak... dá se to popsat jen velmi těžce. Ta „pomatená síla“ čtyřválcového motoru byla dávkována tak, že mne to uchvátilo. Byl jsem připravený na mnohem neklidnější motorku, chtěl jsem se s ní porvat a můj respekt byl rázem pryč. Jenže zrovna to byl ten okamžik, na který mne Capirossi upozorňoval. Myslíte si, že je to všechno o.k., že to všechno zvládáte. Ještě zdaleka není přidáno 100% plynu a motor je lehce přes 10 000 otáček za minutu. Motorka se ve stále zvyšujících otáčkách hnala s předním kolem lehce nad zemí dopředu. Při každém následném přerazení se to kolo přizvedávalo o pár centimetrů výše. Říkal jsem si, to je fakt síla. Díky knoflíku umístěnému v polovině levého řídítka jsem měl možnost nastavit

si jinou mapu pro zapalování a vstřikovací elektroniku. Ten čudlík tam měli letos Loris s Carlosem pro případ deštivých závodů, kdy jediným zmáčknutím dokázal jakoby motorku ochočit. Této možnosti jsem nevyužil, protože mně to chytlo a chtěl jsem si to užít. Je to opravdu neuvěřitelné, co dokáže elektronika. A to teď neříkám, protože to říkali ostatní. Oproti Kawasaki disponuje italská kráska kompletním Drive-by-wire systémem. Všechny škrtkové klapky jsou ovládány elektronicky. Magneti Marelli hodně rychle posunuli Ducati výše. To kouzlo chipů dokázalo zkrotit a usměrnit její dravost správným směrem, výkon klesá tak, že si jezdci přestali naříkat na její neříditelnost, ale na síle jí to neubralo. Skvělým důkazem jsou hodnoty top speedů. Teprve v moment, když jsem z motorky slezl dolů, mně napadlo, proč se s ní na závodní trati Loris tak moc pere? Dospěl jsem k názoru, že stále je potřeba odvést hodně práce na podvozku. Z mého subjektivního pohledu a pocitu vnímání to však dlouho nebude trvat. Byl jsem dokonce hodně překvapený i u dosaženého času, který opravdu ani v tomto případě nebyl měřítkem. Nicméně na „začátečníka“ prý dobrý, libovali si italští mechanici. Oni moc dobře věděli, že v tom pohonném agregátu mají mnohem více než 235 divokých koní, co uvádějí a taky věděli, kolik z těch koní nám právě díky zmíněné elektronice půjčili k vyzkoušení. Říkal jsem si, že to musí být opravdová fantazie, když víte, že je tam ukryto ještě něco více a vy k tomu máte tak blízko a nemůžete si to vyzkoušet. Nejen díky tomu, ale i celkově díky vyjímečné možnosti dvoudenního testování se musím přiznat, že jsem výrazně pozměnil svůj náhled nejen na motocyklový sport, třídu MotoGP, ale i na to, o co se snažím já a směr, kterým bych se chtěl ubírat. „



Rozhovor s Jiřím Trčkou

Jsme velice rádi, že do naší práce můžeme zahrnout i rozhovor s dlouholetým a úspěšným českým závodníkem značky Ducati – Jiřím Trčkou. Tímto bychom mu také chtěli velice poděkovat za jeho ochotu najít si na nás chvíli času, i přes jeho obrovskou vyčízenost během posledního závodu Alpe Adria Cup sezóny 2005.

- *V první řadě velice děkuji za Vaši ochotu, vůbec jsme nedoufali, že pro nás najdete tolik času a že nás necháte poznat atmosféru přípravy Vašeho týmu na závod.*
- To je naprosto v pořádku.
- *Dodatečně bychom Vám také rádi pogratulovali k probojování se mezi mezi světovou elitu při závodě mistrovství světa superbiků tady v Brně.*
- Děkuji, bylo to pěkné zazávodit si s nimi, ale nevyšlo to úplně podle představy.
- *Ono by se dalo považovat za obrovský úspěch vůbec se kvalifikovat na soukromé a ne zrovna nejnovější motorce mezi týmy s tovární podporou a silnými sponzory za sebou.*
- Samozřejmě, ale všechno je bohužel otázkou peněz. Mohl bych sehnat třeba loňskou tovární motorku po Lacconim a třeba by to vypadalo úplně jinak. Díky nějakým kontaktům co mám ve fabrice by nebyl problém sehnat materiál, ke kterému se jen tak lehce nedostává, ale prostě je to všechno o penězích.
- *Jak se k Vám chová zastoupení Ducati pro Českou republiku?*
- V Bologni mi dokonce zastoupení nabízeli, ale podmínka byla, že bych musel být v Praze, takže z toho nakonec sešlo. No a na té úrovni se žádná výraznější podpora čekat nedá.
- *To nás docela překvapuje, že české zastoupení právě značky Ducati, která je proslulá svým sportovním zaměřením, se nijak výrazně nezajímá o jezdce této exkluzivní značky, když jich není právě mnoho.*
- Bohužel je to opravdu vše o penězích. Není to tak jednoduché..
- *Vraťme se k Vašemu seznámení s touto značkou. Kdy jste se poprvé setkal s Ducati?*

- V devadesátém pátém.
- *A jak na Vás zapůsobila?*
- No láska na první pohled. Když sem poprvé viděl Ducati, tak sem věděl, že to s ní musím zkusit.
- *Na jaké motorce jste tedy začínal?*
- Začínal jsem na 748, pak jsem koupil motorku po Meklauovi, potom už jsem měl tovární motorku po Lavillovi a tahle, ta je po Hodgsonovi.
- *Po Hodgsonovi? To jsou všechno slavná jména. To dokazuje, že musíte v továrně mít opravdu výborné kontakty. Jaké to v Bologni je?*
- Je to tam pěkné, ale na můj vkus je tam trošičku uvolněná morálka. Já když začnu něco dělat, tak to dokončím, kdežto oni ne. Oni položí o půl dvanácté nářadí, jdou na oběd a nic víc je nezajímá. Třeba když bude technik utahovat šroubek a bude mu do utáhnutí chybět jedna otočka, ale bude půl dvanácté, tak mu šroubovák vypadne z ruky a jde na oběd, takže to je trošku mínus.
- *Ale i přesto se jim daří dělat skvělé a nádherné motorky. O Ducati se už dlouho říká, že vyrábějí nadčasové stroje. Například designové prvky, které Ducati používala již od začátku 90. let, se teprve dnes začínají objevovat v konstrukcích japonských motorek. Třeba výfuky pod sedlem, které se objevily na Yamaze YZF-R1 až v roce 2004. Ducati vypadá moderně teď a bude tak vypadat třeba i deset let po výrobě. Nezestárne tak rychle jako japonci.*
- To je tím, že dělají všechno ručně. Je to stejné jak v Itálii móda a všechno. Tak jak památky, architektura, to není nikde jinde. Jedťe se podívat třeba do Florencie, to není nikde na světě, jenom tam. Nikdo neumí udělat věc podobně jako Ital. To je stejné jako zkoušet srovnat třeba sportáček Viper a nebo Ferrari, to je někde úplně jinde. To je tisíc a jedna. V Americe a jinde jim vypadne z počítače nějaký sportovní auto, ale není to prostě Ferrari. To je od posledního šroubku až po nejsložitější díly lidská práce.
- *Jak vás tak posloucháme, tak u Vás asi vůbec nepřichází v úvahu jezdit někdy japonskou motorku, i když je to třeba mnohem levnější, že?*

- Já bych na tom nejel. Nikdy sem to nezkusil, ani po tom nijak netoužím. Nevím, jak bych to řekl... Možná to řeknu špatně, ale já to беру tak, že na japonské motorce by se dalo závodit jako zaměstnání, kdežto na Ducati závodí člověk pro radost. Asi to říkám špatně, ale já kdybych ty závody, obrazně řečeno, musel jet na takové motorce, tak by mi to musel někdo zaplatit, jinak bych si šel radši lehnout. Že bych se na tom šel svézt, to ne a ani nemám chuť se na té japonské motorce svézt. Kdežto na Ducati se člověk těší, že si zajezdí. To je něco úplně jiného. Ducati prostě funguje v zatáčkách a všude jinde na trati. Já si myslím, že Ducati je závodní motorka už v sérii, kdežto japonská i závodní motorka, není závodní. Prostě padne do ruky. To je zase o tom, že Ducati vyrábí člověk a ne počítač. Třeba japonské rámy jsou slité z jednoho kusu a v zatáčkách se kroutí, kdežto Ducati ručně svařuje rámy z jednotlivých dílů. To je sto a jedna. Je to navíc taky srdeční záležitost.

- *O Ducati je známo, jak i Vy říkáte, že jsou to nekompromisně závodní motorky. Slyšeli jsme už hodně názorů, že jezdit s ní je velmi náročné. Jaké je pro Vás vydržet nějaký delší závod, třeba WSBK?*

- Není to problém. Pro mě je spíš horší dostat se do tempa, které většinou chytanu až tak v osmém, desátém kole. Mně by se spíš hodilo, kdyby se jelo na dvacet kol, ne jak teď na jedenáct, to je strašně málo. Já většinou zkazím start, to je taková moje klasika a když to potom doháním, tak už je většinou skoro konec. Takže mně třeba vůbec nevadí jezdit delší dobu, úplně nejvíc mi vyhovovalo teď to mistrovství světa.

- *Když mluvíte o mistrovství světa, máte nějakého oblíbeného jezdce?*

- Troy Bayliss.

- *No, to je škoda, že odešel teď z továrního týmu Ducati.*

- Bohužel, zase to byla otázka peněz. Fabrika z toho byla dost smutná, ale ředitel mi říkal, že okolnosti byly takové, že to jinak nešlo. Tovární tým financuje španělský Marlboro a z toho se také odvíjí hodně věcí. A tak jede Checa. Je to škoda, protože Bayliss je jezdec zvyklý na Ducati a na Hondě se neprosadí.

- *Byla tu řeč o továrním týmu Ducati. Co říkáte na Capirossiho poslední úspěchy a vývoj speciálu Desmosedici? Sledujete také dění okolo MotoGP?*

- Jistě, že sleduji. Myslím si, že ten tovární tým jde hodně rychle nahoru a výsledky, co teď předvádí Ducati a Capirossi rozhodně nejsou špatný. Na Desmosedici musí být nádherný svezení...Možná bude problém trochu to řídit, protože je to strašně silný, ale i tak...

- *Co říkáte fenoménu dnešní doby, Valentinovi Rossimu?*
- Rossi je extra třída, je úplně někde jinde, než zbytek... Zdaleka to nemůžu říct z vlastní zkušenosti, ale všichni, včetně mě vyjedou na trénink a během něj se snaží někde zajet rychlé kolo. Rossi vůbec ne, protože on ví, že ho zajede, kdykoliv si vzpomene. Zajede ho tři minuty po začátku tréninku, tři minuty před koncem tréninku. Jemu je to úplně jedno. Spíš naopak bych řekl, že on jede schválně pomaleji, čtyři minuty před koncem zajede do boxů, vymění gumy a na poslední chvíli zajede rychlé kolo a na to soupeři už potom nemají čas reagovat. To znamená, že je tam ještě nějaká rezerva, takže nejede úplně na hraně, kdežto ti ostatní jedou tak, že už jsou úplně na hranici pádu.
- *Děkujeme Vám nejen za rozhovor a přejeme Vám do osobního i závodního života hodně štěstí.*



Závěr

Jak zhodnotit naši práci? To samozřejmě závisí na odborné porotě a na její verdikt si ještě musíme počkat, nicméně je zde pár kritérií, podle kterých bychom si ji mohli zhodnotit my a které jsou pro nás pravděpodobně důležitější. Do SOČ jsme nastoupili s rozhodnutím rozšířit naše znalosti ohledně tématu práce a to se nám, viděno s odstupem času, povedlo více, než jsme na začátku čekali. Dostali jsme se k informacím, které normální fanoušek nemá šanci zjistit a poznali mnoho věcí, o kterých se nám ani nesnilo. Z nasmělých plánů zapojit do naší práce několik lidí z oboru se nakonec vyklubala úzká spolupráce prakticky s celou českou špičkou v tomto odvětví a využití jejich zkušeností bylo pro naši práci, ale především pro naše pronikání do tajů tohoto společenství, nedocenitelné. Z našeho pohledu jsme největšího možného úspěchu již dosáhli. Podařilo se nám dostat do této velmi specifické skupiny a hlavně jsme do ní byli přijati a jsme v ní, i když viditelně nezapadáme věkem nebo zkušenostmi, respektováni. Z pozice bezvýznamných fanoušků tohoto velkého a složitého světa jsme se postupně dostali do povědomí jeho hlavních aktérů, kteří se časem začali o náš projekt více zajímat, podporovat ho a dalo by se říci fandit mu. Nyní když projdeme při závodech boxovou uličkou, potkáváme známé tváře, které nás zdraví, a mnohá týmová zázemí, z nichž některé dokonce nemají nic s Ducati společného, jsou nám otevřena. Nejmarkantněji to lze dokumentovat na panu Trčkoví. Vybrali jsme si ho za svého konzultanta a on přes určitou počáteční nedůvěru k našemu projektu souhlasil. Čím více poznával naši práci a naše zaujetí, tím více se nám snažil pomoci a vyšel nám maximálně vstříc. Na konci našeho projektu ho tvorba zaujala natolik, že nyní jsme prakticky součástí jeho týmu JTR Corse a pracujeme na jeho internetových stránkách a tím pádem se dostáváme i do pozice jakýchsi tiskových mluvčích týmu. Pro maximální propojenost plánujeme letos také účast na všech závodech, kterých se tým JTR Corse bude účastnit. Povedlo se nám vlastně to nejlepší, co mohlo. Stali jsme se součástí světa, ke kterému jsme dříve s obdivem vzhlíželi. Pro ostatní zúčastněné vidíme SOČ jako možnost naplnění svých cílů a výtečný počáteční impuls k výběru životní cesty. My jsme se díky ní dostali do velice dobré výchozí pozice pro možné další působení v tomto oboru. I přes nízký věk a zatím malé zkušenosti nám získané informace a kontakty velmi pomohly zorientovat se v dané problematice a pravděpodobně nám v budoucnu ohraničí rozhodnutí o profesní orientaci. Takže jak hodnotíme naši práci my? Nemůžeme ji hodnotit jinak než kladně, jelikož ještě před svým faktickým zveřejněním nám přinesla mnohé. Ať už vlastní zkušenosti pracovních postupů, shromažďování informací, jednání s lidmi, ale hlavně seberealizaci v našem vysněném a zdánlivě nepřístupném prostředí.

Seznam použité literatury

Henshaw, P., Encyklopedie motocyklů. Praha 2: Ottovo nakladatelství s.r.o. v divizi CESTY 2004. ISBN 80-7181-870-4

Wohlmuth, J., Superbike. 1. vydání Praha: Grada Publishing, a.s. 2005. ISBN 80-247-0985-6

Internetové stránky

<http://www.moto.cz/jmsuperbike/>

<http://www.jiritrcka13.com/images/sloha1.jpg>

<http://racing.motorkari.cz/index.php?menu=21>

<http://www.ducati.com/heritage/protagonisti/archivio.jhtml>



